



TC 250 2012 - TC 250 2012 I.E. USA

Ed.00 - 08/2011

Dove non diversamente specificato, i dati e le prescrizioni si riferiscono a tutti i modelli.

PRESENTAZIONE

Benvenuti nella famiglia motociclistica Husqvarna!
La Vostra nuova motocicletta Husqvarna é stata progettata e costruita per essere la migliore della sua categoria. Le istruzioni di questo manuale sono state preparate per fornire una guida semplice e chiara alla manutenzione del motociclo. Per ottenere da esso le migliori prestazioni, si raccomanda di seguire attentamente quanto riportato su questo manuale. In esso sono racchiuse le istruzioni per effettuare le necessarie operazioni di manutenzione. Le riparazioni o le manutenzioni più specifiche o di maggiore entità richiedono il lavoro di meccanici esperti e l'uso di apposite attrezzature. Il Vostro Concessionario Husqvarna ha i ricambi originali, l'esperienza e tutte le attrezzature necessarie per renderVi un ottimo servizio.

Ricordare infine che il "Manuale di uso e manutenzione" deve considerarsi parte integrante del motociclo e come tale rimanere allegato allo stesso anche in caso di rivendita.

Questo motociclo utilizza componenti progettati e realizzati grazie a sistemi e tecnologie d'avanguardia e sperimentati nelle competizioni.
Nelle motociclette da competizione ogni particolare é verificato dopo ogni gara al fine di garantire sempre le migliori prestazioni.
Per il corretto funzionamento del motociclo é necessario attenersi alla tabella di controllo e manutenzione riportata nell'appendice A.

AVVERTENZE IMPORTANTI

1) I modelli **TC** ono motocicli DA COMPETIZIONE garantiti esenti da difetti di funzionamento; la tabella di manutenzione consigliata per uso agonistico è riportata nell'appendice A.



MOTOCROSS



IMPORTANTE

Per il riconoscimento della garanzia farà da riferimento la CONFIGURAZIONE DEL VEICOLO, come descritto di seguito:

- MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO: A PIENA POTENZA

Questo motociclo presenta un assetto studiato per le competizioni e quindi garantisce il massimo delle prestazioni con il solo pilota .

Tenere comunque SEMPRE presente che questi motocicli sono stati progettati per un impiego prettamente agonistico, in condizioni di utilizzo ben diverse da quelle che si presentano in caso di uso abitualmente stradale.

Per mantenere la "Garanzia di Funzionamento" del veicolo, il Cliente deve seguire il programma di manutenzione indicato sul libretto di uso e manutenzione eseguendo i tagliandi presso le officine autorizzate HUSQVARNA.
Il costo per la sostituzione dei pezzi e per la manodopera necessaria per rispettare il piano di manutenzione, è a carico del Cliente.
NOTA: la garanzia DECADE in caso di noleggio del motociclo.

Premessa importante

Leggere attentamente il presente manuale prestando particolare attenzione alle note precedute dalle seguenti avvertenze:

ATTENZIONE*: Indica la possibilità di subire gravi lesioni personali fino al rischio di decesso in caso di inosservanza delle istruzioni.
AVVERTENZA*: Indica la possibilità di subire lesioni personali o provocare danni al veicolo in caso di inosservanza delle istruzioni.
Nota*: Fornisce ulteriori utili informazioni.

Sostituzione dei particolari

In caso di sostituzione dei particolari, usare unicamente particolari ORIGINALI Husqvarna.

ATTENZIONE*: Dopo una caduta ispezionare attentamente il motociclo. Assicurarsi che il comando del gas, i freni, la frizione e tutti gli altri principali comandi e componenti non siano stati danneggiati. Guidare un motociclo danneggiato può provocare gravi incidenti.

ATTENZIONE*: Non avviare o operare sul motociclo senza aver indossato un adeguato abbigliamento protettivo. Indossare sempre casco, stivali, guanti, occhiali protettivi ed altro abbigliamento appropriato.

ATTENZIONE*: Questo motociclo è un sofisticato veicolo da competizione. Non avviare o guidare il motociclo se non si possiedono adeguate cognizioni unitamente ad ottime condizioni fisiche.

PRECAUZIONI PER I BAMBINI
ATTENZIONE

- **Parcheggiare il veicolo dove non possa essere facilmente urtato o danneggiato.**
Urti anche involontari possono provocare la caduta del veicolo con conseguente pericolo per le persone, in modo particolare per i bambini.
- **Per evitare cadute accidentali del veicolo, non parcheggiarlo mai su terreno molle o irregolare né sull'asfalto reso rovente dal sole.**
- **Poiché il motore e l'impianto di scarico possono divenire molto caldi, parcheggiare la motocicletta in luoghi dove i pedoni o i bambini non possano facilmente toccarli.**

SOMMARIO

Pag.

Note

- Le indicazioni di destra e sinistra si riferiscono ai due lati del motociclo rispetto al senso di marcia.

- Z: n° denti
- A: Austria
  AUS: Australia
  B: Belgio
  BR: Brasile
  CDN: Canada
  CH: Svizzera
  D: Germania
  E: Spagna
  F: Francia
  FIN: Finlandia
  GB: Gran Bretagna
  I: Italia
  J: Giappone
  USA: Stati Uniti d'America

- Dove non diversamente specificato, i dati e le prescrizioni si riferiscono a tutte le Nazioni.

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

Il numero di identificazione del motore è stampigliato sulla parte superiore del carter motore, mentre il numero di matricola del motociclo è stampigliato sul tubo di sterzo del telaio.
Riferite sempre, annotandolo anche sul presente libretto, **il numero stampigliato sul telaio** quando ordinate i ricambi o chiedete informazioni sul vostro motociclo.

NUMERO TELAIO

NUMERO DI IDENTIFICAZIONE DEL MOTOCICLO

Il numero di serie composto da 17 caratteri si trova sul lato destro del cannotto di sterzo.

(●) = Tipo modello
(▲) = Anno modello (2012)
(♦) = N° progressivo

TC 250

ZKHA300AACV050001

(●) (▲) (♦)

TC 250 - USA

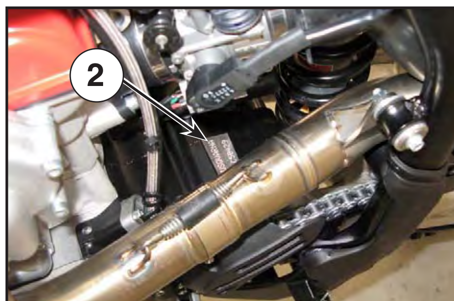
ZKHTC253#CV000001

(●) (▲) (♦)

1. Matricola telaio

2. Matricola motore

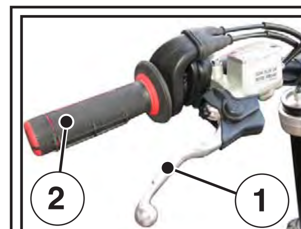


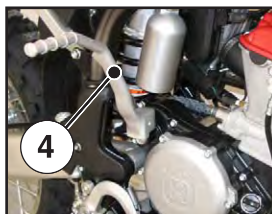


UBICAZIONE COMANDI

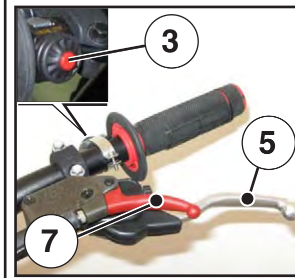
1. Leva comando freno anteriore
2. Manopola comando gas
3. Pulsante ENGINE STOP (arresto motore)
4. Pedale avviamento
5. Leva comando frizione
6. Dispositivo starter (per avviamento a freddo)
7. Dispositivo starter (per avviamento a caldo)
8. Tappo serbatoio carburante
9. Pedale comando cambio
10. Pedale comando freno posteriore
11. Pompa freno

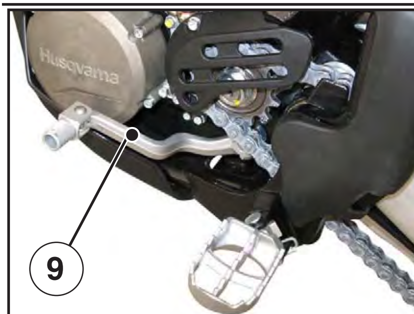


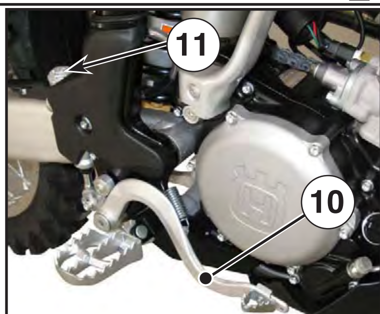


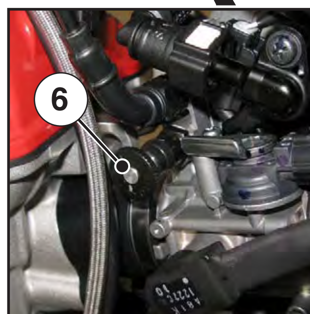












DATI TECNICI

MOTORE
Tipo ....monocilindrico a 4 tempi
Raffreddamento...a liquido

Alesaggio..79 mm
Corsa ....50,9 mm
Cilindrata..249,5 cm^3
Rapporto di compressione 13,6:1

Avviamento.................. a pedale (con alzavalvole automatico)

DISTRIBUZIONE
Tipo .... a 4 valvole in titanio comandate da due alberi a camme con punterie a dito sistema di azionamento misto catena/ingranaggi

Gioco valvole (a motore freddo)
Aspirazione...0,15 mm
Scarico..0,20 mm

LUBRIFICAZIONE
Tipo ....a carter umido con pompa a lobi e filtri a cartuccia ed a rete

ACCENSIONE
Tipo ....Elettronica a scarica induttiva con anticipo variabile a controllo digitale

Tipo candela .... NGK CR9EI
Distanza elettrodi candela....................................0,8÷0,9 mm

ALIMENTAZIONE
Tipo ....Ad iniezione elettronica

TRASMISSIONE PRIMARIA
Pignone motore- Corona frizione ....Z 17- Z 54
Rapporto di trasmissione 3,176

FRIZIONE
Tipo ....multidisco in bagno d'olio con comando idraulico

CAMBIO VELOCITÁ
Tipo .... con ingranaggi sempre in presa

Rapporti di trasmissione
1a velocità ....2,142 (z 30/14)
2a velocità ....1,750 (z 28/16)
3a velocità ....1,450 (z 29/20)
4a velocità ....1,227 (z 27/22)
5a velocità ....1,041 (z 25/24)

TRASMISSIONE SECONDARIA
Pignone uscita cambio- Corona sulla ruota...............Z 13- Z 50

Rapporto di trasmissione... 3,846

RAPPORTI TOTALI DI TRASMISSIONE
1a velocità 26,180
2a velocità 21,380
3a velocità 17,715
4a velocità 14,994
5a velocità 12,726

TELAIO
Tipo .... monotrave, in tubi a sezione circolare, rettangolare, ellissoidale, in acciaio; telaietto posteriore in lega leggera.

SOSPENSIONE ANTERIORE
Tipo forcella teleidraulica a steli rovesciati e perno avanzato (regolabile in compressione ed estensione); steli Ø 48 mm
Corsa sull'asse gambe...300 mm

SOSPENSIONE POSTERIORE
Tipo ....progressiva con monoammortizzatore idraulico
Corsa ruota ....296 mm

FRENO ANTERIORE
Tipo ......a disco fisso Ø 260 mm del tipo "Wave" con comando idraulico e pinza flottante

FRENO POSTERIORE
Tipo a disco flottante Ø 240 mm del tipo "Wave" con comando idraulico e pinza flottante

CERCHI
Anteriore..in lega leggera: 1,6x21"
Posteriore ....in lega leggera: 1,85x19"

PNEUMATICI
Anteriore... 80/100 x 21"
Posteriore ....100/90x19"

Pressione di gonfiaggio a freddo
Anteriore...0,9÷1,0 Kg/cm^2
Posteriore ....0,8÷0,9 Kg/cm^2

DIMENSIONI, PESO, CAPACITÀ

Interasse..1460 mm

Lunghezza totale...2215 mm

Larghezza massima ....820 mm

Altezza massima ....1305 mm

Altezza sella..985 mm

Altezza minima da terra..325 mm

Peso in ordine di marcia, senza carburante...............101,2 kg

Capacità serbatoio carburante ....6,5 l

Capacità circuito di raffreddamento.............................900 cc

Olio nel basamento
Sostituzione olio e filtro ....900 cc
Sostituzione olio...850 cc

TABELLA DI LUBRIFICAZIONE, RIFORNIMENTI

Olio lubrificazione motore, cambio, trasmissione primaria:
CASTROL POWER 1 RACING 10W-50

Liquido refrigerante motore:
CASTROL MOTORCYCLE COOLANT

Liquido impianti frenanti:
CASTROL RESPONSE SUPER DOT 4

Liquido frizione:
CASTROL RESPONSE SUPER DOT 4

Lubrificazione a grasso:
CASTROL PASTE TA GREASE

Lubrificazione catena trasmissione secondaria:
CASTROL CHAIN LUBE RACING

Olio forcella anteriore:
Kayaba KHL15-11

Protettivo contatti elettrici:
CASTROL METAL PARTS CLEANER

Turafalle per radiatori:
AREXONS TURAFALLE LIQUIDO



COMANDI

RUBINETTO CARBURANTE
Su questo modello non è previsto il rubinetto carburante.

CAVALLETTO LATERALE
Questo modello è dotato di un cavalletto di servizio (1) che si aggancia, all'occorrenza, al perno ruota posteriore.

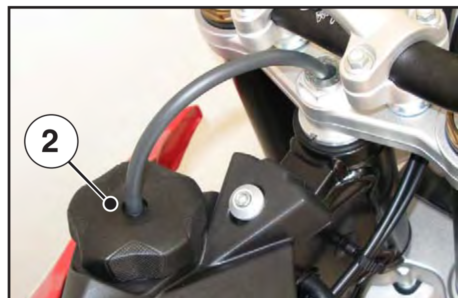
ATTENZIONE*: Il cavalletto è progettato per supportare il SOLO PESO DEL MOTOCICLO. Non sedersi sul veicolo utilizzando il cavalletto come supporto; potrebbero verificarsi delle rotture con conseguenti gravi lesioni personali.



CARBURANTE
Il carburante consigliato è benzina SENZA PIOMBO a 96 ÷ 98 ottani.

ATTENZIONE*: La benzina è estremamente infiammabile e può diventare esplosiva in particolari condizioni. Spegnere sempre il motore, non fumare o avvicinare fiamme o scintille nell'area dove si effettua il rifornimento o si conserva il carburante.

ATTENZIONE*: Non riempire il serbatoio oltre il limite inferiore del bocchettone di carico. Dopo il rifornimento, accertarsi della corretta chiusura del tappo (2) del serbatoio.



AVVIAMENTO A FREDDO
Per l'avviamento a freddo il motociclo è provvisto di un pomello (1) posto sul corpo farfallato.Tirare il pomello verso l'esterno per attivare lo starter, agire inversamente per disattivarlo.



COMANDO GAS

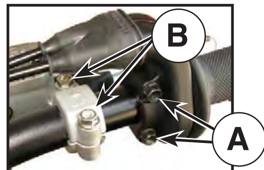
La manopola (1) del gas è situata sul lato destro del manubrio. La posizione del comando sul manubrio può essere regolata allentando le due viti di fissaggio (A).

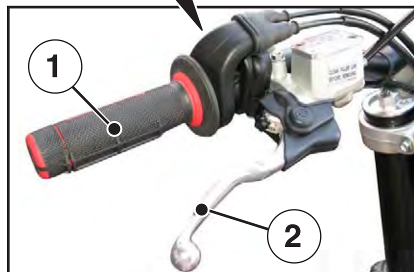
AVVERTENZA
Non dimenticare di stringere le viti (A) dopo la regolazione.

COMANDO FRENO ANTERIORE

La leva (2) del freno è situata sul lato destro del manubrio. La posizione del comando sul manubrio può essere regolata allentando le due viti di fissaggio (B).

AVVERTENZA
Non dimenticare di stringere le viti (B) dopo la regolazione.

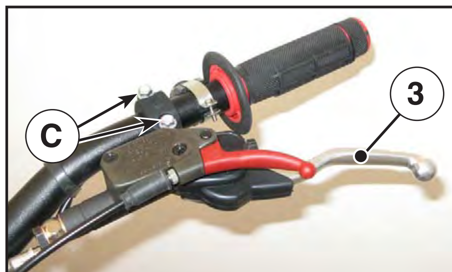




COMANDO FRIZIONE

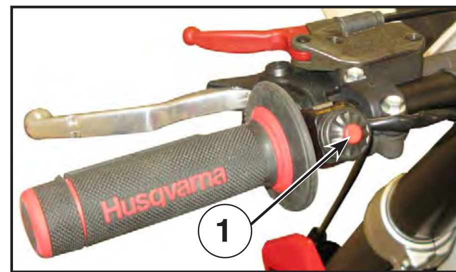
La leva (3) di comando idraulico della frizione è situata sul lato sinistro del manubrio ed è munita di protezione.
La posizione del comando frizione sul manubrio può essere regolata allentando le viti (C) di fissaggio.

AVVERTENZA
Non dimenticare di stringere le viti dopo la regolazione.



PULSANTE ARRESTO MOTORE

Sul lato sinistro del manubrio, in prossimità del comando frizione, si trova il pulsante (1) di arresto motore.



COMANDO FRENO POSTERIORE

Il pedale (1) di comando del freno posteriore si trova sul lato destro del motociclo.

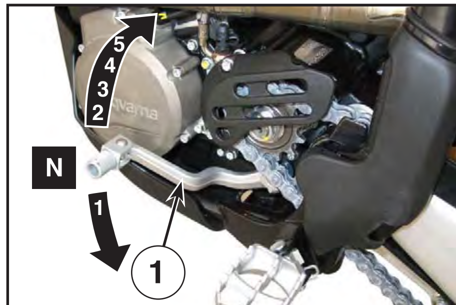


COMANDO CAMBIO

La leva (1) è posta sul lato sinistro del motore. Il pilota, ad ogni cambio di velocità, deve lasciare libero il pedale che tornerà nella sua posizione centrale; la posizione di "folle" (N) si trova tra la prima e la seconda marcia.
Si innesta la prima marcia spingendo in basso la leva; per tutte le altre marce spingerla in alto.
La posizione della leva sull'albero può essere variata. Per effettuare questa operazione occorre allentare la vite, togliere la leva e porla in una nuova posizione sull'albero.
Bloccare la vite ad operazione effettuata.

AVVERTENZA*: Non cambiare le marce senza disinnestare la frizione e chiudere il gas. Il motore potrebbe andare "fuorigiri" e subire danni.

N: Folle



ATTENZIONE*: Non rallentare scalando le marce quando ci si trova ad una velocità che potrebbe portare il motore "fuorigiri" oppure far perdere aderenza alla ruota posteriore, se si selezionasse la velocità immediatamente inferiore.

ISTRUZIONI PER L'USO DEL MOTOCICLO

CONTROLLI PRELIMINARI
ATTENZIONE!
Esaminate attentamente questa lista prima di guidare per evitare incidenti o guasti durante la marcia.

1. **Controllate tutti i liquidi**
   A. Livello olio motore-trasmissione.
   B. Livello carburante.
   C. Livello liquido di raffreddamento.

Accertarsi che tutti i tappi siano stati correttamente installati.

ATTENZIONE*: Non rimuovere il tappo del radiatore a motore caldo!

2. **Controllare tutti i comandi**
   A. Manopola del gas.
   B. Leva della frizione.
   Assicuratevi che le trasmissioni flessibili non siano danneggiate e scorrano liberamente.
3. **Controllare i freni**
   Accertarsi che non vi siano perdite di olio e che le tubazioni non siano usurate.
   Controllare il funzionamento.
4. **Controllare le sospensioni**
   Comprimere la forcella e la sospensione posteriore. Controllare che non vi siano perdite di olio ed accertarsi del corretto funzionamento.
5. **Controllare le ruote**
   Controllare i raggi e che i cuscinetti non presentino usura. Controllare i cerchi ed i pneumatici.
   Controllare la pressione dei pneumatici.
6. **Controllare i rulli tendicatena, il pignone e la corona**
   Controllare l'usura dei rulli, del pignone e della corona. Accertarsi che la catena sia correttamente regolata e lubrificata.
7. **Controllare il filtro aria e il sistema di aspirazione**
   Controllare che il filtro sia pulito.
   Controllare i raccordi in gomma e le fascette.
8. **Controllare il sistema di scarico**
   Controllare i montaggi e verificare eventuali rotture. Controllare il silenziatore.
9. **Controllare le coppie di serraggio**
   A. Candela.
   B. Verifica generale dei serraggi.
10. **Controllare lo sterzo**
   Controllare il gioco dei cuscinetti dello sterzo.

ATTENZIONE*: L'inosservanza di questi controlli quotidiani prima della guida può causare seri danni al veicolo o gravi incidenti.

RODAGGIO

La durata e le prestazioni del motore risulteranno maggiori e migliori, una volta effettuato un rodaggio di un paio d'ore prima di impiegare il mezzo a livello agonistico.
Durante la prima mezz'ora di guida si consiglia di mantenere bassa la velocità, evitando accelerazioni improvvise per non forzare il motore. Provvedere al cambio dell'olio e a tutte le operazioni di manutenzione. Dopo la prima mezz'ora di guida aumentare leggermente il numero di giri, sempre senza forzare.
Non mantenere una velocità eccessivamente bassa una volta inserire le marce alte. Dopo un paio d'ore potete iniziare ad usare il mezzo normalmente, a livello agonistico.

CONTROLLI DURANTE IL RODAGGIO

- CONTROLLO TENSIONE RAGGI RUOTE;
- CONTROLLO SERRAGGIO RUOTE;
- CONTROLLO SERRAGGIO PERNO FORCELLONE;
- CONTROLLO REGOLAZIONE CATENA;
- CONTROLLO GIOCO CUSCINETTI DI STERZO;
- CONTROLLO SERRAGGIO MANUBRIO;
- CONTROLLO SERRAGGIO MOTORE AL TELAIO;
- CONTROLLO SERRAGGIO RACCORDO ASPIRAZIONE;
- CONTROLLO SERRAGGIO DADI TESTA E CILINDRO.

AVVIAMENTO DEL MOTORE

A motore freddo, cioè dopo prolungato fermo del motociclo o in presenza di bassa temperatura ambientale, operare nel modo seguente:

1) tirare la leva (1) della frizione;
2) tirare verso l'esterno il pomello (2);
3) mettere il pedale (3) del cambio in folle e rilasciare la leva della frizione;
4) spingere il pedale (4) COMPLETAMENTE verso il basso con forza, fino ad avviare il motore. Riportare il pomello (2) dello starter nella posizione iniziale non appena il motore sarà in grado di tenere il minimo. In caso di avviamento a caldo NON utilizzare lo starter (2) ma tirare la leva (2A) fino a che il motore si avvia, quindi rilasciarla. Non far funzionare il motore freddo ad un elevato numero di giri onde permettere il riscaldamento dell'olio e la sua circolazione in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.

ATTENZIONE*: In fase di avviamento di questo tipo di motociclo ad alte prestazioni si può verificare, talvolta, un forte "contraccolpo" . Non avviare il motore senza aver prima indossato stivali di guida appropriati, particolarmente protettivi. Si corre il rischio di ferirsi seriamente alla gamba nel caso il pedale dia il "contraccolpo" ed il piede scivoli.

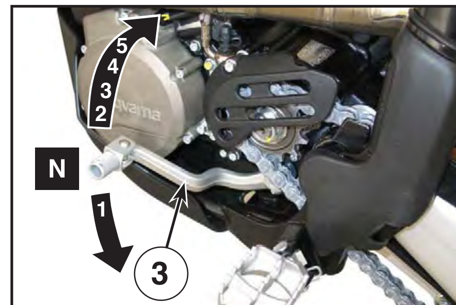
NOTA IMPORTANTE IN CASO DI AVVIAMENTO A FREDDO A BASSE TEMPERATURE

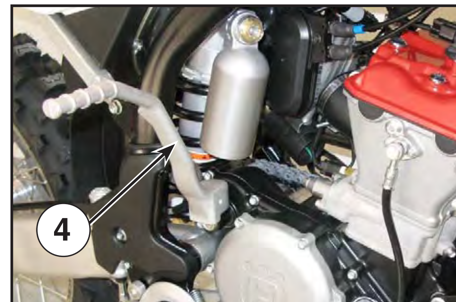
Si raccomanda di effettuare un breve riscaldamento al minimo fino a quando, dopo aver disinserito lo starter, ci sarà una normale risposta del motore alle aperture del comando gas. In tale modo l'olio, circolando, raggiungerà tutti i punti che richiedono lubrificazione ed il liquido refrigerante arriverà alla temperatura necessaria al corretto funzionamento del motore. Evitare di effettuare un riscaldamento troppo prolungato del motore.

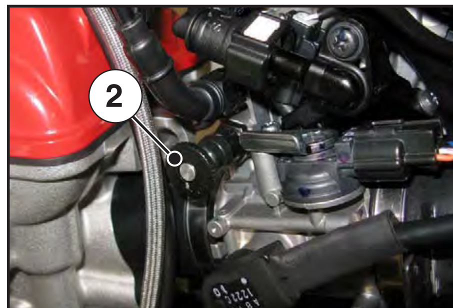
IMPORTANTE

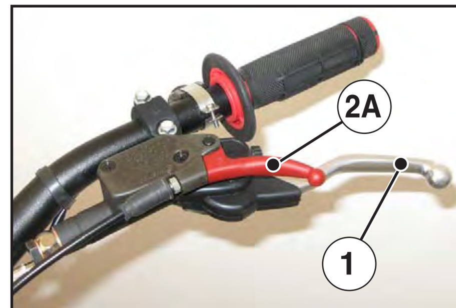
Non accelerare mai il motore dopo un avviamento a freddo.

ATTENZIONE*: Il sistema di scarico contiene gas di monossido di carbonio. Non far mai girare il motore in luoghi chiusi.



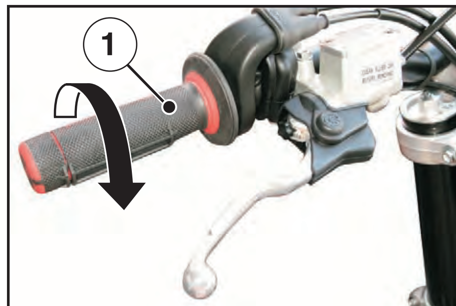


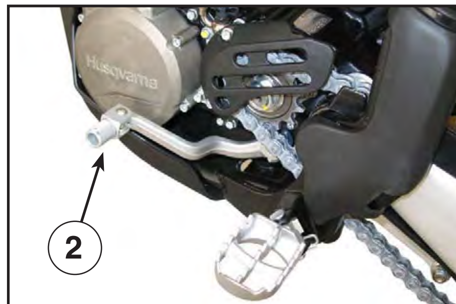




ARRESTO DEL MOTOCICLO E DEL MOTORE

- Chiudere completamente la manopola (1) del gas in modo da far decelerare il motociclo.
- Frenare sia anteriormente che posteriormente mentre si scalano le marce (per una forte decelerazione, agire in modo deciso sul leva e pedale dei freni).
- Una volta arrestato il motociclo, tirare la leva frizione e porre la leva (2) del cambio in posizione di folle.

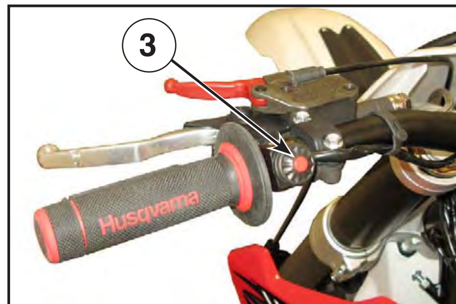




- Premere il pulsante ROSSO (3) arresto motore.

ATTENZIONE*: In alcune condizioni può essere utile l'uso indipendente del freno anteriore o di quello posteriore. Usare il freno anteriore con prudenza, specialmente su terreni sdrucciolevoli. L'uso scorretto dei freni può causare gravi incidenti.

ATTENZIONE*: In caso di bloccaggio del gas in posizione aperta o di altro malfunzionamento che facesse girare il motore in modo incontrollabile, premere IMMEDIATAMENTE il pulsante arresto motore. Mantenere il controllo del motociclo con il normale uso dei freni e dello sterzo mentre si preme il pulsante di arresto.

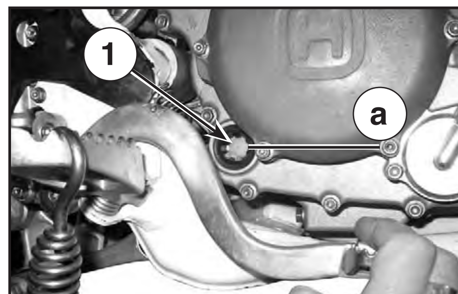


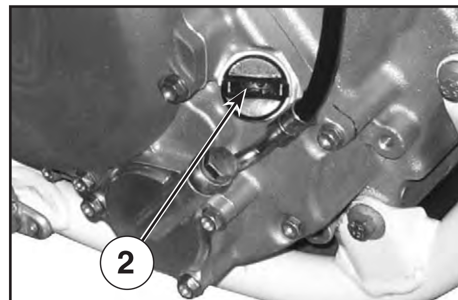
CONTROLLO LIVELLO OLIO

Tenendo il motociclo in piano ed in posizione verticale, controllare il livello dell'olio per mezzo dell'oblò di ispezione (1) inserito sul carter destro del motore. Verificare che il livello (a) si trovi circa a metà dell'oblò di ispezione.
Per effettuare il rabbocco, rimuovere il tappo di carico (2).

Nota*: Eseguire questa operazione a motore caldo.

ATTENZIONE*: Fare attenzione a non toccare l'olio caldo.







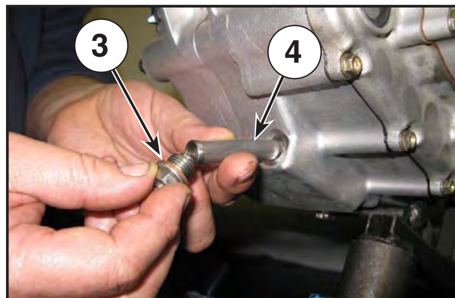
SOSTITUZIONE OLIO MOTORE E PULIZIA - SOSTITUZIONE FILTRI A RETE ED A CARTUCCIA

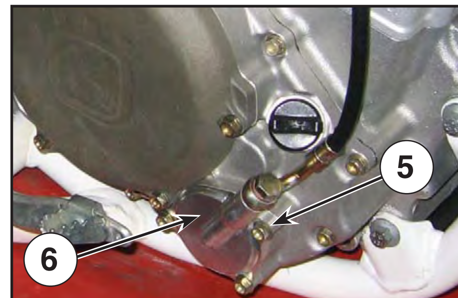
ATTENZIONE*: Fare attenzione a non toccare l'olio caldo.

L'operazione dovrà essere effettuata, A MOTORE CALDO, nel modo seguente:

- Togliere il tappo di carico olio (2);
- rimuovere la protezione inferiore (A) del motore;
- porre una bacinella sotto il motore;
- togliere il tappo di scarico olio (3), il filtro a rete (4) ed evacuare l'olio esausto;
- effettuare la pulizia del filtro a rete con benzina;
- per sostituire la cartuccia filtro, svitare le tre viti di fissaggio (5) e rimuovere il coperchietto (6);
- Effettuata la pulizia-sostituzione dei filtri olio, rimontare le parti procedendo inversamente rispetto allo smontaggio e versare la quantità di olio riportata nella TABELLA DI LUBRIFICAZIONE.







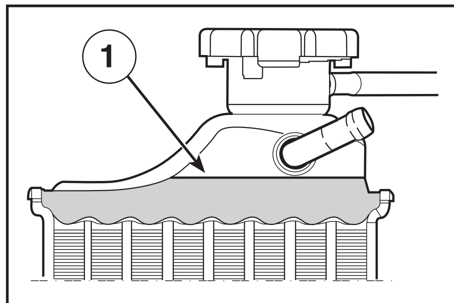
CONTROLLO LIVELLO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

Controllare il livello (1) nel radiatore destro a motore freddo e con il motociclo in posizione verticale. Il refrigerante deve trovarsi 10 mm sopra gli elementi.

Il tappo (A) del radiatore presenta due posizioni di bloccaggio: la prima serve allo scarico preventivo della pressione esistente nel circuito di raffreddamento.

AVVERTENZA
Non togliere il tappo del radiatore a motore caldo. Si corre il rischio che il liquido fuoriesca e provochi ustioni.

NOTA
Potrebbero sorgere difficoltà nell'eliminare il liquido da superfici verniciate. Se così fosse, lavare con acqua.



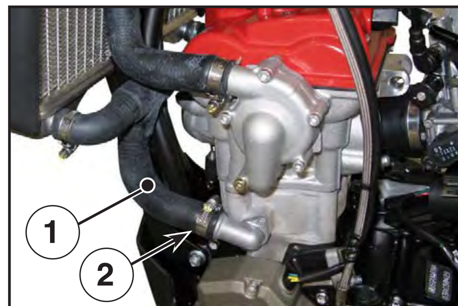




SOSTITUZIONE LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

Porre un contenitore sul lato sinistro del cilindro, sotto la tubazione (1).
Rimuovere la tubazione di scarico (a). Allentare la fascetta (2) della tubazione (1), staccare quest'ultima dal relativo raccordo sul motore, aprire LENTAMENTE il tappo (3) del radiatore destro e lasciar defluire il refrigerante nel contenitore inclinando sulla sinistra il motociclo.
Effettuata l'operazione, rimontare la tubazione (1) fissandola con la fascetta (2) e rimontare la tubazione di scarico.
Versare nel radiatore la quantità di liquido prescritta e portare il motore in temperatura per eliminare eventuali bolle d'aria.

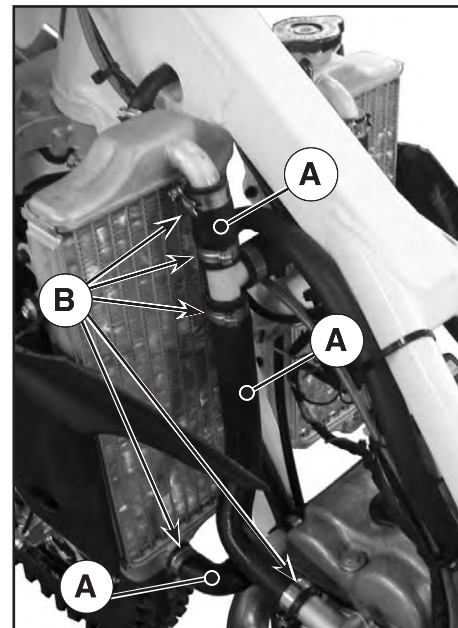




Controllare periodicamente i manicotti di collegamento (vedi "Scheda di manutenzione periodica"); ciò eviterà che si verifichino perdite di refrigerante con conseguente rischio di grippaggio del motore. Se sulle tubazioni (A) si presentano screpolature, rigonfiamenti o indurimenti dovuti ad essiccamento dei manicotti, sarà opportuna la loro sostituzione.
Controllare il corretto fissaggio delle fascette (B).



A: Tubazioni
B: Fascette



REGOLAZIONE CAVO COMANDO GAS

Per verificare la corretta registrazione della trasmissione di comando gas operare nel modo seguente:

- Scalzare i cappucci (1) in gomma;
- verificare, spostando avanti e indietro il cavo (2) di apertura che la corsa a vuoto sia di 3 mm;
- verificare, spostando avanti e indietro il cavo (3) di chiusura che la corsa a vuoto sia di 1 mm;
- qualora ciò non avvenisse sbloccare il dado (4) e ruotare opportunamente la vite di registro (5);
  (svitandola si diminuisce il gioco, avvitandola si aumenta);
- a regolazione avvenuta bloccare il dado (4).

ATTENZIONE*: Utilizzare il veicolo con il cavo comando gas danneggiato pregiudica notevolmente la sicurezza di guida.

ATTENZIONE*: I gas di scarico contengono monossido di carbonio. Non far girare il motore in luoghi chiusi.

REGISTRAZIONE MINIMO

La registrazione del minimo deve essere effettuata solo a motore caldo e con comando gas in posizione chiusa agendo nel modo seguente:

- ruotare il pomello (1) posto sulla destra del corpo farfallato di circa 34 click dalla posizione di tutto chiuso, controllando con apposito strumento che il regime di giri sia di circa 1.950 giri/1' (girare in senso orario per aumentare il regime, in senso antiorario per diminuirlo).

CONTROLLO CANDELA

La candela (A) è:
- NGK CR9EI;

la distanza fra gli elettrodi deve essere:
- 0,8÷ 0,9 mm (0,031÷ 0,035 in.).

Una distanza maggiore può causare difficoltà di avviamento e sovraccarico della bobina.
Una distanza minore, può causare problemi di accelerazione, di funzionamento al minimo e di prestazioni alle basse velocità.

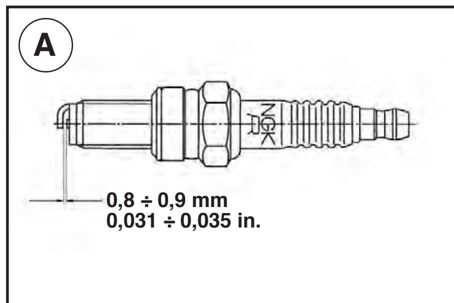
- Staccare il connettore (1) dalla bobina (2).
- Svitare le due viti (3) e rimuovere la bobina (2) e la squadretta di fermo (4), quindi rimuovere la candela.
  NOTA: al rimontaggio controllare che la guarnizione (5) sia posizionata correttamente; il dentello di riferimento (6) deve essere in corrispondenza dell'incavo (7) della squadretta (4).

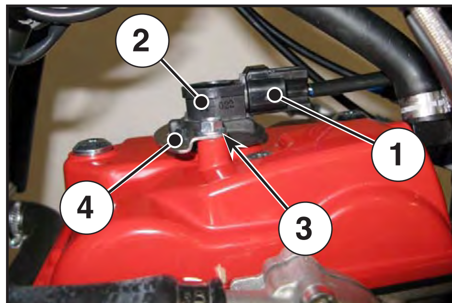
E' utile esaminare lo stato della candela, subito dopo averla tolta dalla sua sede, poichè i depositi e la colorazione dell'isolante forniscono utili indicazioni.

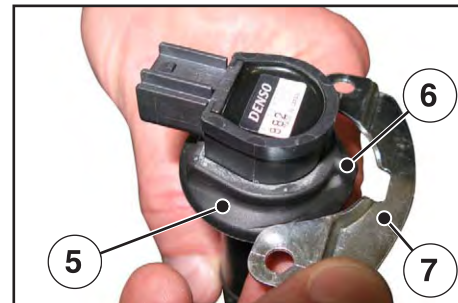
Esatto grado termico:
La punta dell'isolante è secca ed il colore è marrone chiaro o grigio.
Grado termico elevato:
La punta dell'isolante è secca e coperta da incrostazioni scure.
Grado termico basso:
La candela si è surriscaldata e la punta dell'isolante è vetrosa e di colore bianco o grigio.

AVVERTENZA*: Effettuare l'eventuale sostituzione della candela con una "più calda" o "più fredda" con estrema cautela. Una candela di grado termico troppo elevato può causare preaccensioni con possibili danni per il motore. Una candela di grado termico troppo basso può causare un notevole aumento dei depositi carboniosi.

Prima di procedere al rimontaggio, eseguire una accurata pulizia degli elettrodi e dell'isolante usando uno spazzolino metallico. Applicare grasso grafitato sul filetto della candela, avvitarla a mano fino in fondo quindi serrarla alla coppia di 10÷12 Nm. Allentare la candela e serrarla nuovamente a 10÷12 Nm (1÷1,2 Kgm - 7.4÷8.9 ft/lb).
La candela che presenti screpolature sull'isolante o che abbia gli elettrodi corrosi, deve essere sostituita.



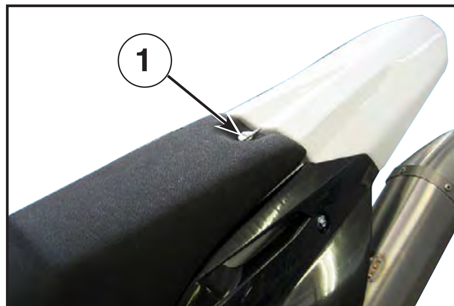


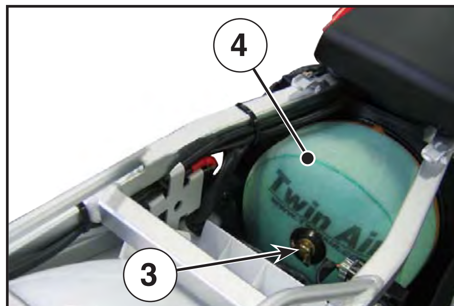


CONTROLLO FILTRO ARIA

Ruotare in senso antiorario il perno posteriore (1), rimuoverlo ed estrarre la sella svincolandola dalla vite di fissaggio anteriore.

Togliere la vite (3), rimuovere il filtro aria completo (4) e separare il filtro (5) dal telaietto (6).



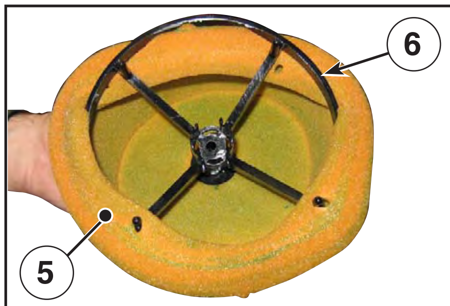


PULIZIA FILTRO ARIA

Lavare il filtro con un detergente specifico ed asciugarlo perfettamente (lavare il filtro con benzina solo in caso di necessità). Immergerlo in olio speciale per filtri e strizzarlo per far uscire l'olio superfluo.

ATTENZIONE*: Per la pulizia dell'elemento filtrante non utilizzare benzina o solvente a basso punto di infiammabilità; potrebbero verificarsi incendi o esplosioni.

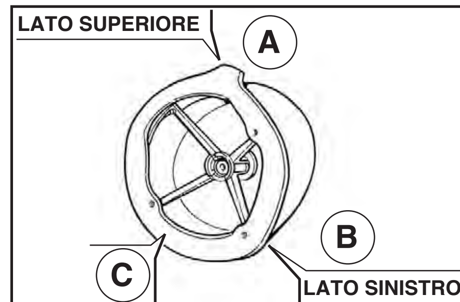
ATTENZIONE*: Pulire l'elemento filtrante in un'area ben ventilata e non avvicinare scintille o fiamme all'area di lavoro.



MONTAGGIO

Mettere del grasso sul bordo (C) del filtro dal lato dell'alloggiamento per ottenere una buona tenuta. Nel rimontare il filtro nel proprio alloggiamento, assicurarsi che l'appendice (A) sia rivolta verso l'alto e che lo spigolo (B) si trovi sul lato inferiore sinistro della scatola filtro. Rimontare gli altri particolari precedentemente rimossi.

AVVERTENZA*: In caso di errato montaggio del filtro, potrebbero entrare sporcizia o polvere, provocando l'usura rapida dei segmenti pistone e del cilindro.





REGOLAZIONE GIOCO DEI CUSCINETTI DELLO STERZO

Per motivi di sicurezza lo sterzo dovrebbe essere sempre mantenuto registrato in modo tale che il manubrio di guida ruoti liberamente senza gioco. Per controllare la registrazione dello sterzo, posizionare sotto al motore un cavalletto o un supporto in modo che la ruota anteriore sia sollevata dal terreno. Premere leggermente sulle estremità del manubrio per mettere in rotazione l'articolazione di sterzo; il manubrio dovrà ruotare senza sforzo.



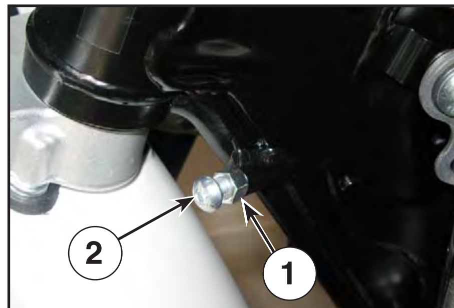
Mettetevi a terra di fronte al motociclo, afferrate le estremità inferiori degli steli della forcella e muovetele in senso normale al loro asse. Se si avverte gioco occorrerà eseguire la regolazione operando come segue:
allentare il dado (1) del cannotto di sterzo.
Allentare le quattro viti (3) di fissaggio della testa di sterzo agli steli forcella.
Ruotare in senso orario la ghiera (2) del cannotto di sterzo con l'apposita chiave speciale, fino ad ottenere una corretta registrazione del gioco.
Serrare il dado (1) del cannotto alla coppia di serraggio di 80÷90 Nm (8÷9 Kgm) (59÷66,38 ft/lb).
Serrare le quattro viti (3) sulla testa di sterzo a 22,5÷26,5 Nm (2,3÷2,7 Kgm) (16,9÷19,5 ft/lb).

AVVERTENZA*: Per motivi di sicurezza non guidare il motociclo con i cuscinetti di sterzo danneggiati.



REGOLAZIONE ANGOLO DI STERZATA

L'angolo di sterzata può essere variato agendo sui gruppi di registro posti ai lati del cannotto di sterzo nel modo seguente: allentare il controdado (1) e ruotare la vite di registro (2) fino a raggiungere l'angolo desiderato quindi serrare nuovamente il controdado (1). Effettuare modifiche della stessa entità su entrambi i lati.

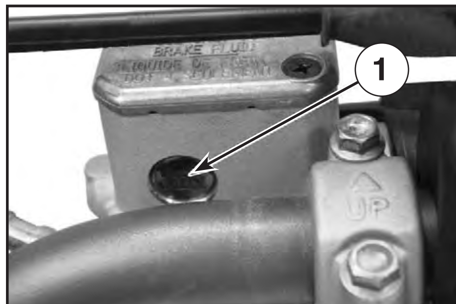


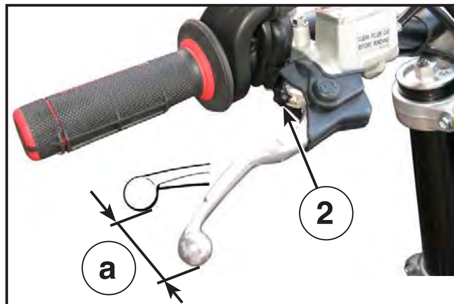
REGOLAZIONE LEVA COMANDO E CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENO ANTERIORE

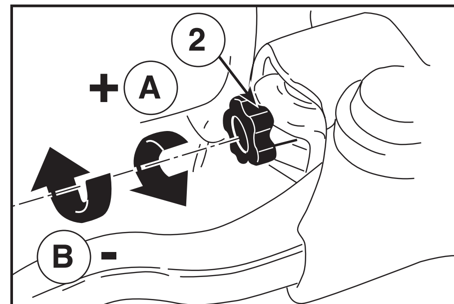
Il registro (2) posto sulla leva di comando consente di regolare la corsa a vuoto (a). La corsa a vuoto (a) deve essere almeno di 10 mm (0,39 in.).
Il livello del fluido nel serbatoio della pompa non deve mai trovarsi al di sotto del valore minimo (1) visibile dall'oblò ricavato posteriormente sul corpo pompa.
Un eventuale abbassamento del livello del fluido può permettere l'ingresso di aria nell'impianto con conseguente allungamento della corsa della leva.

ATTENZIONE*: Se la leva del freno risulta troppo "morbida", si è in presenza di aria nella tubazione o di un difetto dell'impianto. Essendo pericoloso guidare il motociclo in queste condizioni, fare immediatamente controllare l'impianto frenante presso il Concessionario Husqvarna.
AVVERTENZA*: Non versare fluido freni su superfici verniciate o lenti (es. di fanali)
AVVERTENZA*: Non mischiare due tipi di fluido diversi. Se si sceglie di impiegare una diversa marca di fluido, eliminare completamente quello esistente.
AVVERTENZA*: Il fluido freni può causare irritazioni. Evitare il contatto con la pelle e gli occhi. In caso di contatto, pulire completamente la parte colpita e, qualora si trattasse degli occhi, chiamare un medico.

A: per aumentare il gioco
B: per diminuire il gioco







REGISTRAZIONE POSIZIONE PEDALE FRENO POSTERIORE

La posizione del pedale di comando del freno posteriore rispetto all'appoggiapiede, può essere regolata a seconda delle esigenze personali.
Dovendo procedere a tale registrazione operare nel modo seguente:
- allentare la vite (1);
- ruotare la camma (2) per abbassare o alzare della dimensione (A) desiderata il pedale del freno;
- a regolazione effettuata serrare nuovamente la vite (1).

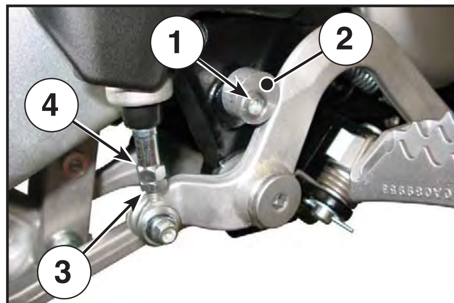
Dopo aver effettuato questa registrazione, è necessario regolare la corsa a vuoto del pedale, secondo le istruzioni riportate di seguito.

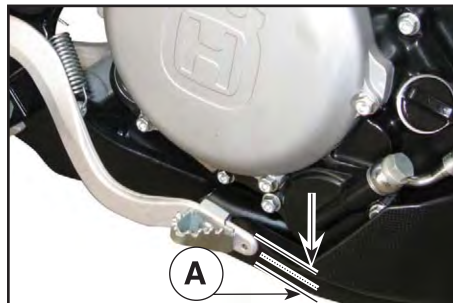
REGISTRAZIONE CORSA A VUOTO FRENO POSTERIORE

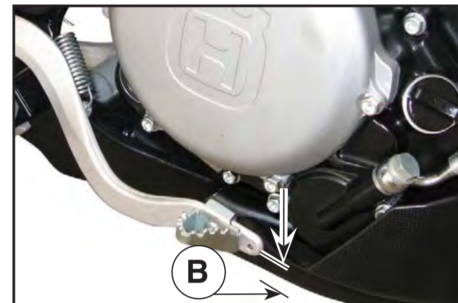
Il pedale di comando del freno posteriore, deve avere una corsa a vuoto (B) di 5 mm (0,2 in.) prima di inizare l'azione frenante.

Qualora ciò non si verificasse, procedere alla registrazione nel modo seguente:
- allentare il dado (3);
- agire sull'astina comando pompa (4) per aumentare o diminuire la corsa a vuoto;
- a operazione effettuata serrare nuovamente il dado (3).

ATTENZIONE
La mancanza della corsa a vuoto prescritta provocherà la rapida usura delle pastiglie freno con il conseguente rischio di arrivare alla TOTALE INEFFICIENZA DEL FRENO.





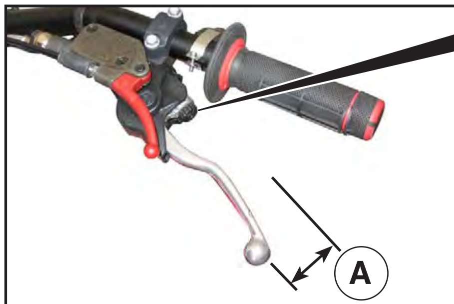


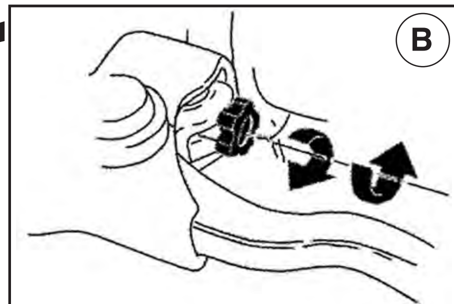
CONTROLLO LIVELLO FLUIDO

Il livello (A) deve trovarsi tra le tacche poste sul serbatoio pompa.

REGOLAZIONE LEVA COMANDO FRIZIONE IDRAULICA

La corsa a vuoto (A) deve essere almeno di 10 mm (0,39 in.).
La posizione della leva sul manubrio può essere variata, a seconda della dimensione della mano del pilota.
Per avvicinare la leva alla manopola, ruotare il registro (B) in senso ORARIO.
Per allontanare la leva dalla manopola, ruotare il registro (B) in senso ANTIORARIO.





REGOLAZIONE DELLE SOSPENSIONI IN BASE A PARTICOLARI CONDIZIONI DELLA PISTA

Le indicazioni che seguono costituiscono una guida indicativa per la messa a punto delle sospensioni in funzione del tipo di terreno di impiego del motociclo.
Prima di effettuare qualunque modifica ed anche in seguito, se la nuova registrazione fosse insoddisfacente, è necessario partire sempre dalla taratura standard aumentando o diminuendo gli scatti di registrazione di uno alla volta.

TERRENO DURO
Forcella: regolazione più morbida in compressione
Ammortizzatore: regolazione più morbida in compressione
In caso di percorso veloce, regolazione più morbida sia in compressione che in estensione per entrambe le sospensioni, quest'ultima modifica favorisce l'aderenza delle ruote sul terreno.

TERRENO SABBIOSO
Forcella: regolazione più dura in compressione, oppure sostituzione della molla standard con una più dura con contemporanea regolazione più morbida della compressione e più dura dell'estensione.
Ammortizzatore: regolazione più dura in compressione e principalmente in estensione; agire inoltre sul precarico della molla per abbassare la parte posteriore della moto.

TERRENO FANGOSO
Forcella: regolazione più dura in compressione, oppure sostituzione della molla standard con una più dura;
Ammortizzatore: regolazione più dura sia in compressione che in estensione oppure sostituzione della molla standard con una più dura; agire inoltre sul precarico della molla per alzare la parte posteriore della moto. La sostituzione delle molle su entrambe le sospensioni è consigliata per compensare l'aumento di peso della moto dovuto al fango accumulato.

NOTE
Se la forcella fosse troppo morbida o troppo dura in ogni condizione di registrazione, verificare il livello dell'olio nello stelo perchè potrebbe essere troppo basso o troppo alto ; ricordare che una quantità maggiore di olio nella forcella comporta uno spurgo aria più frequente. Se le sospensioni non reagiscono alle variazioni di taratura, verificare i gruppi di registro perchè potrebbero essere bloccati.





REGOLAZIONE FORCELLA

a) COMPRESSIONE
Taratura standard: -9 scatti.

Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare il registro (A) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.

b) ESTENSIONE
Taratura standard: -13 scatti.

Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard , ruotare il registro (C) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.

- SFIATO ARIA (da effettuare dopo ogni gara in caso di uso competitivo oppure mensilmente).
Porre il veicolo su un cavalletto centrale, estendere completamente la forcella ed allentare la valvolina (D). Serrare la valvolina ad operazione ultimata.

ATTENZIONE!
NOTA: Non forzare le viti di registro oltre la posizione di apertura e chiusura massima.

NOTA
Indice di flessibilità molle di serie:
K=8,8 N/mm

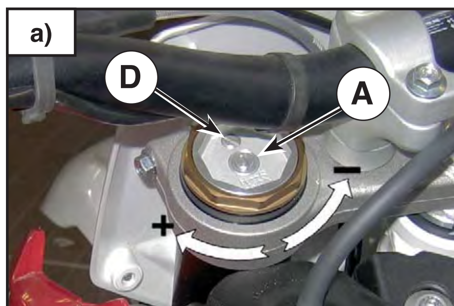
NOTA
Per non alterare il valore di precarica, sostituire sempre molla e distanziale accoppiati.

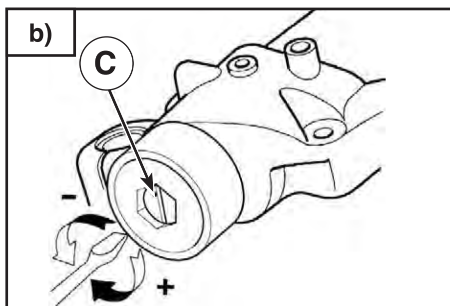
LIVELLO OLIO FORCELLA

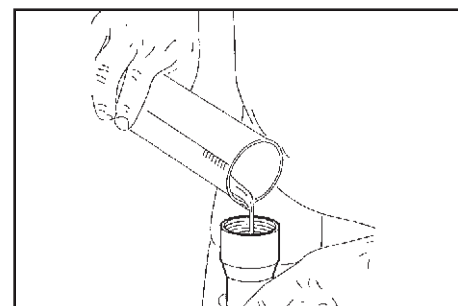
Per il regolare funzionamento della forcella é indispensabile che in entrambe le gambe si trovi la prevista quantità d'olio.

Per controllare il livello dell'olio all'interno degli steli, è necessario rimuovere questi ultimi dalla forcella e procedere nel modo seguente:
- rimuovere i tappi delle aste di forza;
- togliere le molle dagli steli facendo scolare l'olio all'interno di questi ultimi;
- portare la forcella a fondo corsa.

QUANTITÀ D'OLIO IN OGNI STELO
556 cm^3 (33.93 in^3)
Cartuccia: 196 cm^3 (11.96 in^3)
Fodero: 360 cm^3 (21.97 in^3)





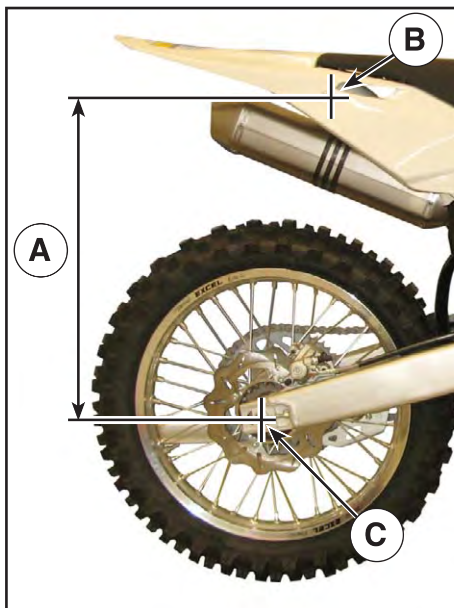


REGISTRAZIONE AMMORTIZZATORE

L'ammortizzatore posteriore deve essere registrato in funzione del peso del pilota e delle condizioni del terreno.
Per effettuare l'operazione procedere nel modo seguente:

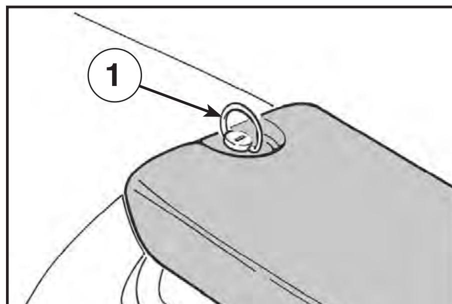
1. Con il motociclo sul cavalletto misurare la distanza (A).
2. Sedetevi sulla moto con tutto l'equipaggiamento e nella normale posizione di guida.
3. Con l'aiuto di una seconda persona rilevare la nuova distanza (A).

B: asse vite fissaggio pannello
C: asse perno ruota posteriore



4. La differenza tra queste due misurazioni costituisce l'ABBASSAMENTO della parte posteriore del motociclo.
   L'abbassamento consigliato è di 100 mm con ammortizzatore freddo e di 95 mm con ammortizzatore caldo.
5. Per ottenere il corretto abbassamento in relazione al vostro peso, regolare il precarico della molla dell'ammortizzatore come descritto a fianco.

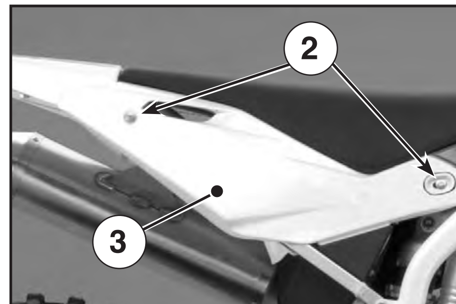
ATTENZIONE*: Non smontare mai l'ammortizzatore perchè contiene gas sotto pressione. Per interventi di maggiore entità rivolgersi al Concessionario Husqvarna.



REGISTRAZIONE PRECARICO MOLLA AMMORTIZZATORE

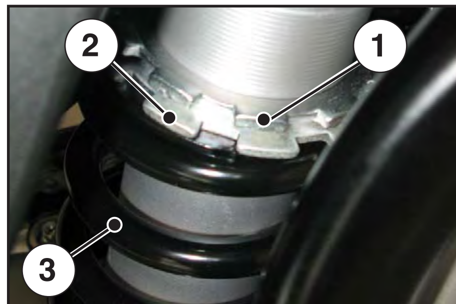
Per effettuare l'operazione procedere nel modo seguente:

1. Rimuovere la sella dopo aver ruotato in senso antiorario il perno posteriore (1) di fissaggio, svitare le viti (2) e togliere il pannello laterale destro (3).



2. Pulire la controghiera (1) e la ghiera di registro (2) della molla (3).
3. Allentare la controghiera per mezzo di una chiave a gancio o con un punzone in alluminio.
4. Ruotare la ghiera di registro sino alla posizione desiderata.
5. Effettuata la registrazione in funzione del vostro peso o dello stile di guida, bloccare fermamente la controghiera (coppia di serraggio 5 Kgm; 49 Nm; 36.2 ft/lb).
6. Rimontare il pannello laterale destro e la sella.

ATTENZIONE*: Fare attenzione a non toccare il tubo di scarico caldo quando si registra l'ammortizzatore.



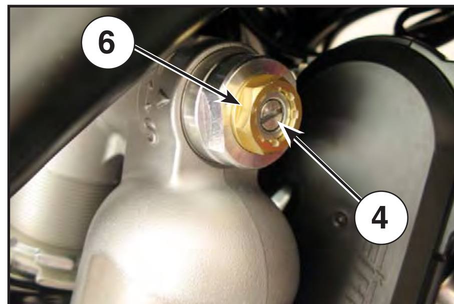
REGISTRAZIONE FRENO IDRAULICO AMMORTIZZATORE

L'ammortizzatore è registrabile separatamente per la corsa di compressione e quella di estensione.

A) COMPRESSIONE - Taratura standard:
1) bassa velocità di ammortizzazione:
- TC 250 USA: 10 scatti;
- TC 250: 12 scatti
(registro 4)

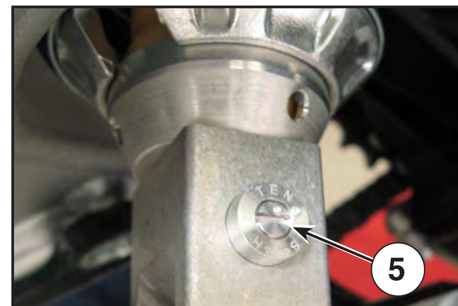
2) alta velocità di ammortizzazione:
- 1.1/2 giri
(registro 6)

Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare i registri superiori (4) e (6) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare i registri in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.



B) ESTENSIONE - Taratura standard:
- 10 scatti (± 1-2 scatti)

Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare il registro inferiore (5) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati.
Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.





REGISTRAZIONE CATENA (Fig. A)

La catena deve essere controllata, registrata e lubrificata in accordo con la "Tabella di manutenzione"; questo per motivi di sicurezza e per prevenire una usura eccessiva. Se la catena si consuma eccessivamente o risulta malregistrata, cioè se è allentata o eccessivamente tesa, può fuoriuscire dalla corona o rompersi. Per regolare la tensione della catena è necessario abbassare la parte posteriore del motociclo, in modo da ottenere l'allineamento dell'asse pignone, asse rotazione forcellone e asse ruota posteriore come indicato nella figura, indi far ruotare di tre giri la ruota posteriore. In tale condizione la catena non deve risultare tesa pur essendo priva di freccia.

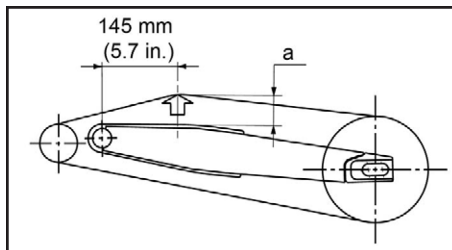
REGOLAZIONE RAPIDA (Fig. B.)

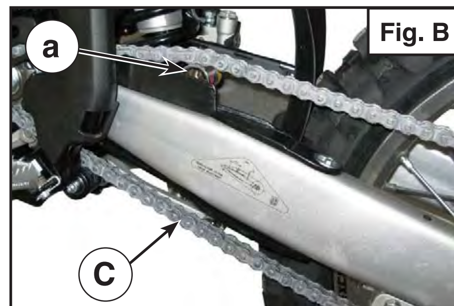
Inserire, nel punto indicato sulla figura, una bussola (a) del diametro di 35 mm (o, in alternativa, uno spessore della stessa dimensione) e verificare che il ramo inferiore (C) della catena risulti leggermente teso.

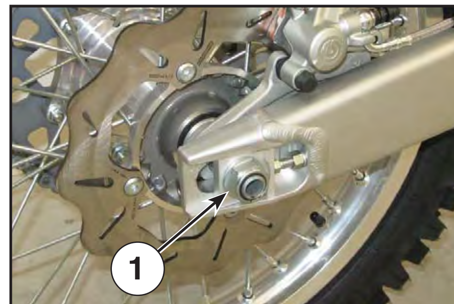
Se così non risulta agire in questo modo:

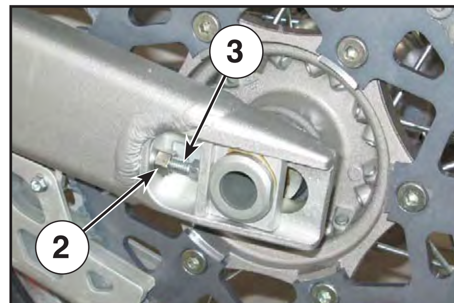
- allentare sul lato destro, con chiave a bussola da 27 mm, il dado (1) di fissaggio del perno ruota;
- allentare i controdadi (2) su entrambi i tendicatena, con chiave da 12 mm, ed operare sulle viti (3) per ottenere il valore di tensione corretto;
- effettuata la regolazione serrare i controdadi (2) ed il dado perno ruota (1).

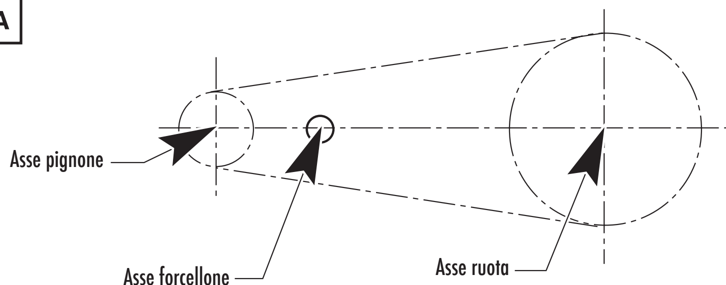
Dopo la regolazione, controllare sempre l'allineamento della ruota.











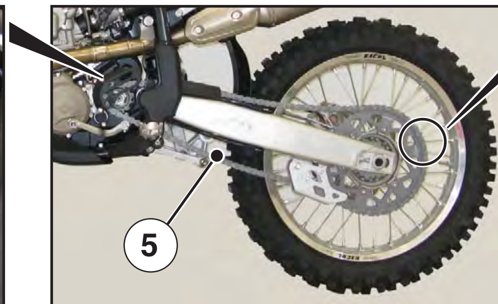
LUBRIFICAZIONE CATENA
Lubrificare la catena attenendosi alle istruzioni che seguono.

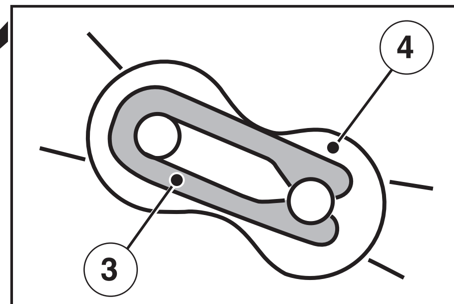
AVVERTENZA*: Non usare mai grasso per lubrificare la catena. Il grasso causa l'accumulo di polvere e fango che agiscono come abrasivi provocando l'usura rapida della catena, del pignone e della corona.

Smontaggio e pulizia
Quando la catena diventa particolarmente sporca, deve essere rimossa e pulita prima della lubrificazione. Procedere nel modo seguente.

1- Posizionare un blocco o un cavalletto sotto il motore in modo che la ruota posteriore sia sollevata dal terreno.
   Togliere: le viti (1), la protezione (2) del pignone, la molletta (3), il giunto (4) e rimuovere la catena (5);
   Per il rimontaggio eseguire le operazioni in senso inverso.







2- Controllare che la catena non sia usurata o danneggiata. Sostituirla sempre in accordo con la Tabella di Manutenzione Periodica o se risultano danneggiati i rulli o le maglie.
3- Controllare che non siano danneggiati il pignone o la corona.
4- Lavare e lubrificare la catena come sottodescritto.

Lavaggio catena senza anelli OR

Lavare con petrolio o nafta; se si usa benzina o specialmente trielina, bisogna asciugarla e lubrificarla per evitare ossidazioni.

Lubrificazione catena senza anelli OR

Dopo l'asciugatura, immergere la catena se possibile in un lubrificante specifico al Bisolfuro di Molibdeno oppure in olio motore ad alta viscosità riscaldato per renderlo fluido.

Nota * : In alternativa è possibile utilizzare idonei lubrificanti spray.

5- Se la catena è stata tagliata, rimontarla con l'ausilio del giunto.
6- Montare la molletta (a) del giunto in modo che la parte chiusa sia rivolta nel senso di rotazione della catena, come mostra la figura sotto.

Nota * : Ai fini della sicurezza, il giunto è la parte più critica della catena di trasmissione. I giunti sono riutilizzabili se rimangono in ottime condizioni anche se è consigliabile montarne uno nuovo quando si rimonta la catena.

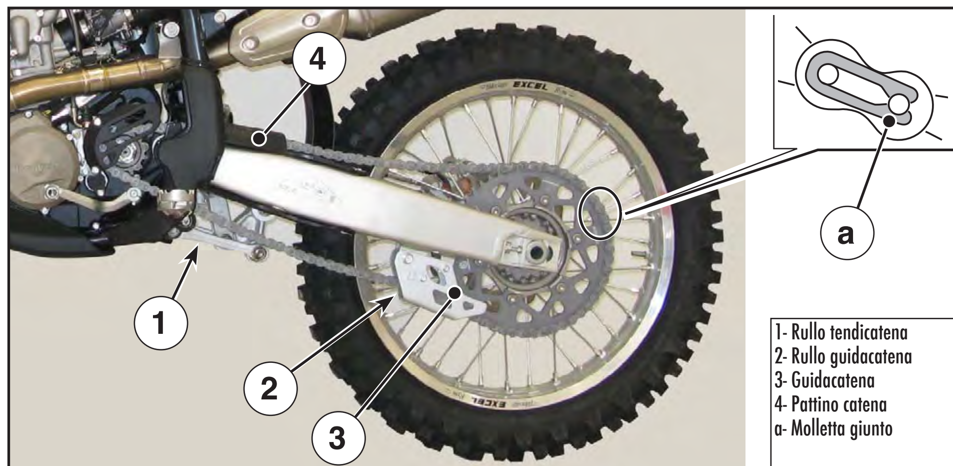
7- Registrare correttamente la catena come descritto nel paragrafo "Registrazione catena".

AVVERTENZA*: Il lubrificante per la catena NON deve venire a contatto con il pneumatico o il disco freno posteriori.

Rullo tendicatena, rullo guidacatena, guidacatena, pattino catena

Controllare l'usura dei particolari sopracitati e sostituirli, se necessario.

AVVERTENZA*: Controllare l'allineamento del guidacatena. Nel caso si fosse piegato, potrebbe interferire con la catena provocandone la rapida usura. Si potrebbe inoltre verificare uno scarrucolamento della catena dal pignone.



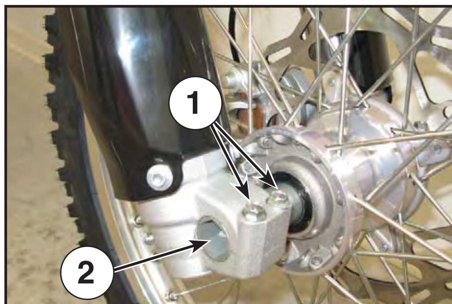
1- Rullo tendicatena
2- Rullo guidacatena
3- Guidacatena
4- Pattino catena
a- Molletta giunto

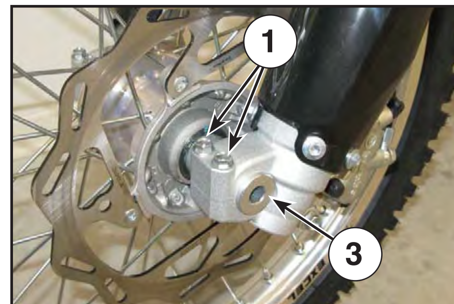
SMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

Posizionare un blocco o un cavalletto sotto il motore in modo che la ruota anteriore sia sollevata dal terreno.
Allentare le viti (1) che bloccano il perno ruota (2) sui supporti degli steli forcella. Bloccare la testa del perno ruota e contemporaneamente svitare la vite (3) sul lato opposto; sfilare il perno ruota.

NOTE
Con la ruota smontata, non tirare la leva del freno per non provocare l'avanzamento dei pistoncini della pinza. Dopo la rimozione, appoggiare la ruota con il disco rivolto verso l'alto.





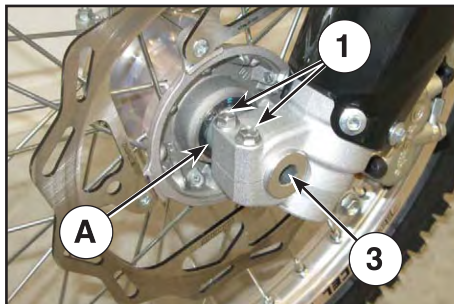


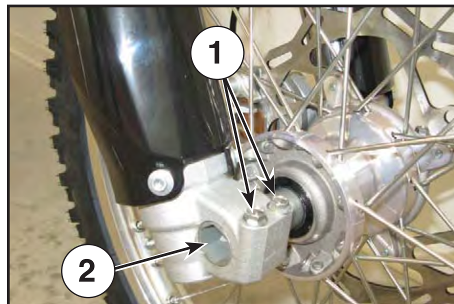
RIMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

Montare il distanziale sinistro sul mozzo ruota (A).
Inserire la ruota tra gli steli della forcella facendo in modo che il disco freno si inserisca nella pinza.

Inserire dal lato destro il perno ruota (2) precedentemente ingrassato e spingerlo fino a battuta sullo stelo sinistro; mentre si esegue questa operazione, è bene far girare la ruota. Avvitare la vite (3) sul lato sinistro della forcella SENZA bloccarla.
A questo punto eseguire qualche pompaggio, spingendo verso il basso il manubrio fino al punto in cui si può essere certi del perfetto allineamento degli steli forcella. Bloccare: le viti (1) sullo stelo destro (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb), la vite (3) sul lato sinistro (51,45 Nm/ 5,25 Kgm/ 38 ft-lb) e le viti (1) sullo stelo sinistro (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb).

NOTA
Dopo aver rimontato la ruota, agire sulla leva di comando fino a portare le pastiglie a contatto del disco.





SMONTAGGIO RUOTA POSTERIORE

Svitare il dado (1) del perno ruota (3) e sfilare quest'ultimo; non è necessario allentare i tendicatena (2), in questo modo il valore di tensione della catena risulterà inalterato dopo il rimontaggio. Sfilare la ruota completa facendo attenzione ai distanziali posti ai lati del mozzo.
Per il rimontaggio eseguire le operazioni in senso inverso inserendo il disco freno nella pinza.

NOTE
Con la ruota smontata, non agire sul pedale del freno per non provocare l'avanzamento dei pistoncini della pinza.
Dopo la rimozione, appoggiare la ruota con il disco rivolto verso l'alto.
Dopo aver rimontato la ruota, agire sul pedale di comando fino a portare le pastiglie a contatto del disco.

PNEUMATICI

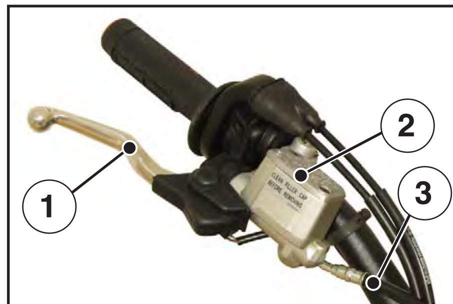
Abbiate cura di tenere i pneumatici gonfiati sempre alla giusta pressione che deve corrispondere a quella indicata nella tabella "Dati Tecnici" presente nella parte iniziale del manuale.

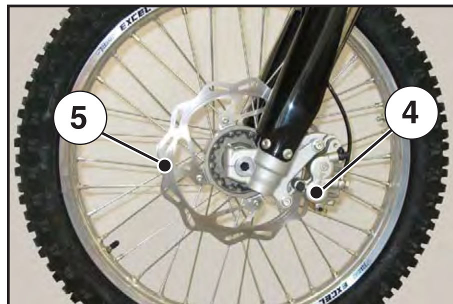
FRENI

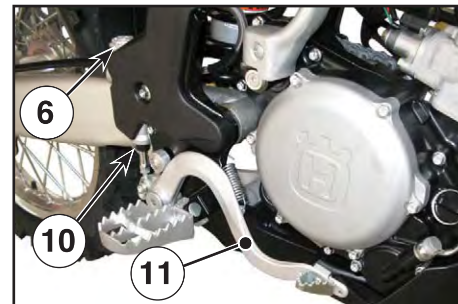
I principali componenti dei due impianti sono: la pompa freno con relativa leva (anteriormente) o pedale (posteriormente), la tubazione, la pinza ed il disco.

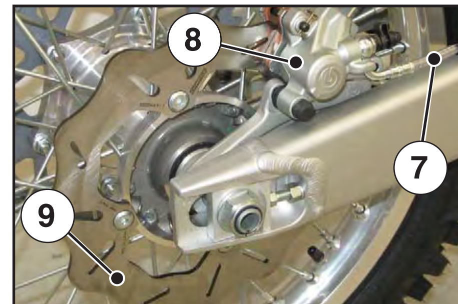
LEGENDA
1. Leva comando freno anteriore
2. Pompa freno anteriore con serbatoio olio
3. Tubo freno anteriore
4. Pinza freno anteriore
5. Disco freno anteriore
6. Serbatoio olio freno posteriore
7. Tubo freno posteriore
8. Pinza freno posteriore
9. Disco freno posteriore
10. Pompa freno posteriore
11. Pedale comando freno posteriore











SMONTAGGIO PASTIGLIE FRENO

- Rimuovere le mollette 1.
- Sfilare i perni 2.
- Rimuovere le pastiglie.

ATTENZIONE!
Non azionare la leva o il pedale freno mentre si tolgono le pastiglie.

USURA PASTIGLIE

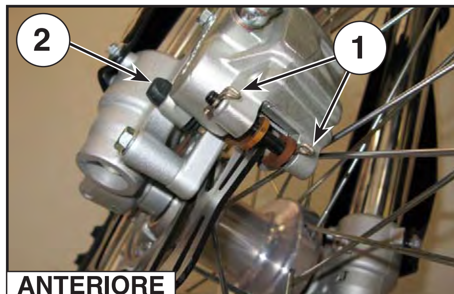
Controllare l'usura delle pastiglie.
Il limite di servizio"A" é: 3,8 mm .
Se detto limite é stato superato, sostituire le pastiglie in coppia.

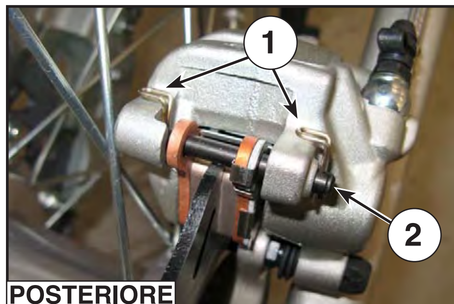
PULIZIA PASTIGLIE

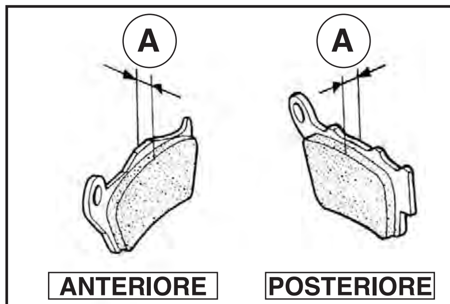
Accertarsi che non ci siano tracce di fluido freni o di olio sulle pastiglie o sui dischi. Pulire le pastiglie o i dischi da eventuali tracce di fluido o olio con alcool. Sostituire le pastiglie se non é stato possibile pulirle in modo soddisfacente.

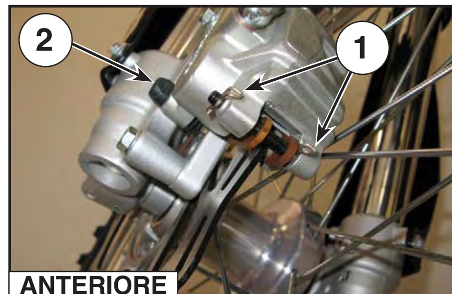
MONTAGGIO PASTIGLIE

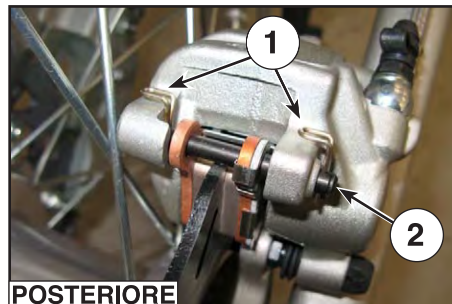
- Montare le nuove pastiglie freno.
- Rimontare i due perni (2) e le relative mollette (1).











ATTENZIONE!
Non guidare il motociclo fino a quando la leva o il pedale freno non saranno del tutto efficienti. Pompare la leva o il pedale freno fino a portare le pastiglie a contatto dei dischi. Il freno non funzionerà al primo tentativo di azionamento sulla leva o sul pedale.

USURA DISCO FRENO

Rilevare lo spessore di ogni disco nel punto di maggiore usura.
Sostituire il disco se l'usura ha superato il limite previsto.

Spessore Disco

DISCO	STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Anteriore	3 mm	2,5 mm
Posteriore	4 mm	3,5 mm





PULIZIA DISCO

Una scarsa efficienza di frenata può anche essere causata dalla presenza di olio sul disco. Olio o grasso sul disco possono essere eliminati mediante un solvente ad alto indice di infiammabilità come acetone o prodotti similari.





SILENZIATORE DI SCARICO

Il silenziatore riduce la rumorosità di scarico ma è anche parte integrante dell'impianto di scarico e come tale le sue condizioni influiscono sulle prestazioni del motociclo. Il marcato aumento della rumorosità di scarico è indice di deterioramento del materiale fonoassorbente posto sul tubo forato all'interno del silenziatore.



APPENDICE

VERIFICHE DOPO LA GARA

Dopo la gara, pulire il motociclo come sottoriportato poi ispezionare il veicolo ponendo particolare attenzione ai punti indicati nella Tabella "MANUTENZIONE" (Appendice A) come filtro aria, carburatore, freni etc. Effettuare una lubrificazione generale ed eventualmente le registrazioni necessarie.

- Lubrificare la catena della trasmissione secondaria e tutte le trasmissioni flessibili.
- Per evitare la formazione di ruggine spruzzare olio su tutte le superfici metalliche non verniciate. Evitare che le parti in gomma o i freni entrino a contatto con l'olio.
- Porre il motociclo su un supporto o un cavalletto in modo che entrambe le ruote siano sollevate da terra (nel caso non si potesse procedere in questo modo, mettere delle assi sotto le ruote per evitare che i pneumatici rimangano a contatto con l'umidità).
- Mettere una busta di plastica sopra il tubo di scarico per evitare che entri umidità.
- Coprire il motociclo per proteggerlo da polvere e sporcizia.

Per rimettere in attività il motociclo, procedere come segue:
- Accertarsi che la candela sia serrata .
- Riempire il serbatoio carburante.
- Far girare il motore per scaldare l'olio dopodichè scaricare quest'ultimo.
- Versare olio fresco nel carter.
- Controllare tutti i punti richiamati nella sezione "Controlli e Registrazioni" (Appendice A).
- Lubrificare tutti i punti richiamati nella sezione "Lubrificazione" (Appendice A).

PULIZIA

RACCOMANDAZIONE IMPORTANTE

Premesso che, prima del lavaggio del motociclo, è necessario proteggere opportunamente dall'acqua le seguenti parti:
a) Apertura posteriore dello scarico;
b) Leve frizione e freno anteriore, manopole, commutatori sul manubrio;
c) Aspirazione filtro aria;
d) Testa di sterzo forcella, cuscinetti ruote;
e) Leveraggi sospensione posteriore.

È necessario EVITARE ASSOLUTAMENTE CHE GETTI D'ACQUA O D'ARIA AD ALTA PRESSIONE vengano a contatto con le PARTI ELETTRICHE e con quelle dell'IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE AD INIEZIONE, specialmente la centralina elettronica ed il corpo farfallato.

Dopo il lavaggio:
- Lubrificare i punti riportati nella "tabella di manutenzione" (Appendice A).
- Effettuare un breve riscaldamento del motore
- Prima di guidare il motociclo, provare i freni.

ATTENZIONE* : Non lubrificare o passare cera sui dischi freno per non provocare una perdita di efficienza dell'impianto frenante con conseguente rischio di incidente. Pulire il disco con solventi tipo acetone.





OPERAZIONI DI PRECONSEGNA

Descrizione	Operazione	Preconsegna
Olio motore	Controllo livello	❏
Olio miscela benzina	Controllo livello	❏ ❉
Liquido di raffreddamento	Controllo / Ripristino livello	❏
Impianto raffreddamento	Controllo perdite	❏
Elettroventole	Controllo funzionamento	❏ ❉ ❉
Candele	Controllo / Sostituzione	❏
Corpo farfallato / Carburatore	Controllo e Regolazione	❏
Fluido freni e frizione	Controllo livello	❏
Freni / Frizione	Controllo funzionalità	❏
Freni / Frizione	Controllo circuito	❏
Comando acceleratore	Controllo funzionalità	❏
Comando acceleratore	Verifica/regolazione gioco	❏
Comando starter	Controllo funzionalità	❏
Trasmissioni e com. fless.	Controllo / Regolazione	❏
Catena di trasmissione	Controllo / Regolazione	❏

Descrizione	Operazione	Preconsegna
Pneumatici	Controllo pressione	❏
Cavalletto laterale	Controllo funzionalità	❏
Interrutt. cavall. laterale	Controllo funzionalità	❏
Impianto elettrico	Controllo funzionalità	❏
Strumentazione	Controllo funzionalità	❏
Luci / segnali visivi	Controllo funzionalità	❏
Avvisatore acustico	Controllo funzionalità	❏
Fanale anteriore	Controllo funzionalità	❏
Interruttore accensione	Controllo funzionalità	❏
Serrature	Controllo funzionalità	❏
Serraggio viti e dadi	Controllo / serraggio	❏
Fascette stringitubo	Controllo / serraggio	❏
Lubrificazione generale		❏
Collaudo generale		❏

❉ : presenti solo sui motocicli con motore a 2 tempi
❉❉ : presente solo su alcuni modelli

INDICE ALFABETICO



EN



TC 250 2012 - TC 250 2012 I.E. USA

Ed.00 - 08/2011

Unless specified, data and prescription are referred to all the models.

PRESENTATION

Welcome to the Husqvarna motorcycling Family!
Your new Husqvarna motorcycle is designed and manufactured to be the finest in its field.
The instructions in this book have been prepared to provide a simple and understandable guide for your motorcycle's operation and care.
Follow the instructions carefully to obtain maximum performance and your personal motorcycling pleasure. Your owner's manual contains instructions for owner care and maintenance.
The main work of repair or maintenance requires the attention of a skilled mechanic and the use of special tools and equipment.
Your Husqvarna dealer has the facilities, experience and original parts necessary to properly render this valuable service.
This "Owner's Manual" is part and parcel of the motorcycle, hence, this had to remain with the motorcycle even when sold to another user.
This motorcycle uses components designed thanks to systems and state of the art technologies which are thereafter tested in competition.
In competition motorcycles, every detail is verified after each race in order to always guarantee better performance. For correct functioning of the vehicle, it is necessary to follow the maintenance and control table found on Appendix A.

IMPORTANT NOTICES

1) The **TC** models are guaranteed COMPETITION motorcycles exempt from functional defects, the suggested maintenance table for competition use is shown on Appendix A.



MOTOCROSS



IMPORTANT

The reference for recognition of the guarantee will be the MOTORCYCLE CONFIGURATION, as shown below:

- COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE: with FULL POWER ENGINE

This motorcycles is setup for competition use and therefore guarantees maximum performance with the rider alone.

ALWAYS keep in mind that these motorcycles have been designed strictly for competition use, that is, for conditions of usage very different from those presented on the road.

ALWAYS keep in mind that these motorcycles have been designed strictly for competition use, that is, for conditions of usage very different from those presented on the road.
In order to maintain the vehicle's "Guarantee of Functionality", the client must follow the maintenance program indicated in the user's manual by carrying out maintenance checks at authorized HUSQVARNA dealers. The cost for substituting parts and for the labour necessary in order to respect the maintenance plan, is charged to the client.
NOTE: the guarantee is EXTINGUISHED in the case where the motorcycle is rented.

Important Notice

Read this manual carefully and pay special attention to statements preceeded by the following words:

Warning*: Indicates a possibility of severe personal injury or loss of life if instructions are not followed.
Caution*: Indicates a possibility of personal injury or equipment damage if instructions are not followed.
Note*: Gives helpful information.

Parts Replacement

When parts replacement is required, use only Husqvarna ORIGINAL parts.

Warning*: After an upset, inspect the motorcycle carefully. Make sure that the throttle, brake, clutch and all other systems are undamaged. Riding with a damaged motorcycle can lead to a serious crash.

Warning*: Never attempt to start or operate your motorcycle unless you are wearing appropriate protective clothing. Always wear a motorcycle helmet, motorcycle boots, gloves, goggles and other appropriate protective clothing.

Warning*: This motorcycle is a state of the art competition bike. Do not attempt to start or ride this motorcycle until you have received expert instruction and are in excellent physical condition.

PRECAUTIONS FOR CHILDREN
WARNING

- **Park the vehicle where it is unlikely to be bumped into or damaged. Even slight or involuntary bumps can cause the vehicle to topple over, with subsequent risk of serious harm to people or children.**
- **To prevent the vehicle from tipping over, never park it on soft or uneven ground, nor on asphalt strongly heated by the sun.**
- **Engine and exhaust pipes become very hot during riding. Always park your motorcycle where people or children can not easily reach these parts, in order to avoid serious burns.**

TABLE OF CONTENTS

Note

- References to the “left” or “right” of the motorcycle are in the sense of a person facing forwards.

- Z: number of teeth
- A: Austria
  AUS: Australia
  B: Belgium
  BR: Brazil
  CDN: Canada
  CH: Switzerland
  D: Germany
  E: Spain
  F: France
  FIN: Finland
  GB: Great Britain
  I: Italy
  J: Japan
  USA: United States of America

- Where not specified, all the data and the instructions are referred to any and all Countries.

IDENTIFICATION DATA

The engine number is printed on the upper side of the engine case, whereas the frame number is printed on the steering tube. Always state **the number stamped on the frame** (and write it on this booklet), when placing orders for spare parts, or when asking for informations about your motorcicle.

FRAME NUMBER

VEHICLE IDENTIFICATION NUMBER (V.I.N.)

The full 17 digit serial, or Vehicle Identification Number, is stamped on the steering head tube (R.H. side).

(●) = Model designation
(▲) = Model Year (2012)
(♦) = Progressive no.

TC 250

ZKHA300AACV050001

(●) (▲) (♦)

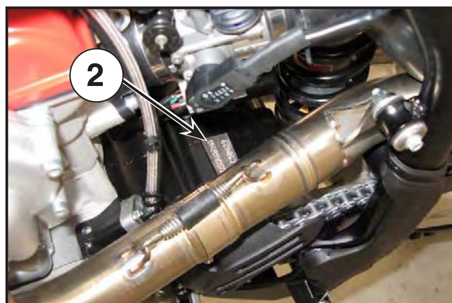
TC 250 - USA

ZKHTC253#CV000001

(●) (▲) (♦)

1. Frame serial number **2.** Engine serial number

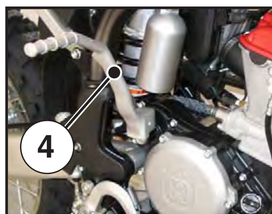




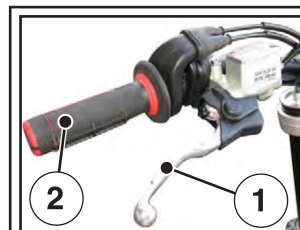
EN

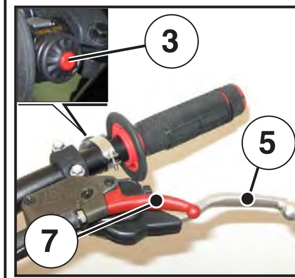
CONTROLS LOCATION

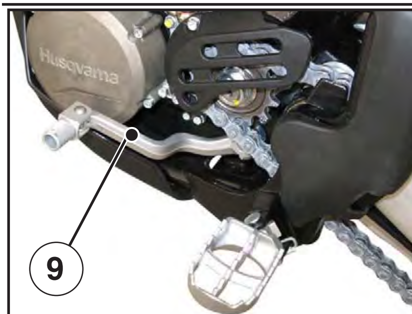
1. Front brake lever
2. Throttle twistgrip
3. ENIGINE STOP button (engine stop)
4. Kick start pedal
5. Clutch control lever
6. Starting device (for cold start)
7. Starting device (for warm start)
8. Fuel tank filler cap
9. Gear shift pedal
10. Rear brake control pedal
11. Master cylinder

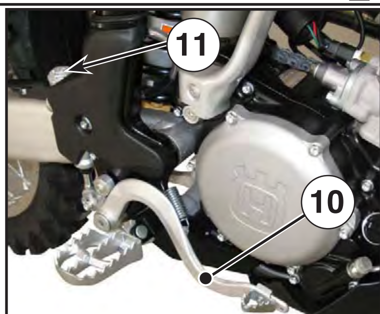


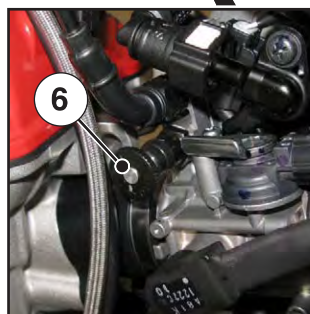












TECHNICAL DATA

ENGINE
Type.. single cylinder, 4 stroke
Cooling ....liquid

Bore..3,11 in. (79 mm)
Stroke...2.00 in. (50,9 mm)
Displacement .... 15,22 cu. in. (249,5 cm^3)
Compression ratio 13,6:1

Starting...................... kick start (with automatic decompressor)

TIMING SYSTEM
Type........................ 4 titanium valves, controlled by twin finger follower type camshafts, mixed chain/gear drive system

Valve clearance (with engine cold)
Intake..0,006 in. (0,15 mm)
Exhaust..0,008 in. (0,20 mm)

LUBRICATION
Type... wet crankcase, lobe pump and cartridge and mesh filters

IGNITION
Type ....Electronic, inductive discharge, with adjustable advance (digital control)

Spark plug type ....NGK CR9EI
Spark plug gap ....0.031÷0,035 in. (0,8÷0,9 mm)

FUEL SYSTEM
Type...Electronic injection feed

PRIMARY DRIVE
Drive pinion gear- Clutch ring gear .... Z 17- Z 54
Transmission ratio..3,176

CLUTCH
Type.....................oil bath multiple disc clutch, hydraulic control

TRANSMISSION
Type..constant mesh gear type

Transmission ratio
1st gear. ....2,142 (z 30/14)
2nd gear...1,750 (z 28/16)
3rd gear ....1,450 (z 29/26)
4th gear...1,227 (z 27/22)
5 th gear...1,041 (z 25/24)

SECONDARY DRIVE
Transmission sprocket- Rear wheel sprocket............... Z 13- Z 50

Transmission ratio..3,846

FINAL RATIOS
1st gear 26,180
2nd gear..21,380
3rd gear 17,715
4th gear..14,994
5th gear..12,726

FRAME
Type........Steel single tube cradle (roud, rectangular, ellipsoidal tubes); light alloy rear frame

FRONT SUSPENSION
Type"Upside-down" telescopic hydraulic front fork with advanced axle (adjustable in compression and rebound stroke); stanchions tubes Ø 1.89 in. (Ø 48 mm)
Legs axis stroke .... 11.8 in. (300 mm)

REAR SUSPENSION
Type................ progressive with hydraulic single shock absorber
Wheel stroke .... 11.6 in. (296 mm)

FRONT BRAKE
Type......... fixed disc Ø 10.23 in. (Ø 260 mm) "Wave" type with hydraulic control and floating caliper

REAR BRAKE
Type.... floating disc, Ø 9.45 in. (Ø 240 mm) "Wave" type with hydraulic control and floating caliper

RIMS
Front...in light alloy: 1,6x21"
Rear..in light alloy: 1,85x19"

TIRES
Front...80/100 x 21"
Rear..100/90x19"

Cold tire pressure
Front...0,9÷1,0 Kg/cm^2
Rear..0,8÷0,9 Kg/cm^2

DIMENSION, WEIGHT, CAPACITY

Wheelbase .... 57.87 in. (1460 mm)

Overall length .... 87.2 in. (2215 mm)

Overall width .... 32.30 in. (820 mm)

Overall height .... 50.79 in. (1305 mm)

Saddle height... 38.78 in. (985 mm)

Minimum ground clearance....................... 11.42 in. (325 mm)

Kerb weight, without fuel .... 222,64 lb. (101,2 kg)

Fuel tank capacity .... Imp. Gall. 1.43
U.S. Gall. 1.72
6,5 l

Coolant capacity...0.79 Imp. Quarts
0.95 U.S. Quarts
900 cc

Transmission oil
Oil and oil filter replacement.......................... Imp. Quarts 0.79,
U.S. Quarts 0.95
900 cc

Oil replacement.. Imp. Quarts 0.75
U.S. Quarts 0.90
850 cc

TABLE FOR LUBRICATION, SUPPLIES

Engine, gearbox and primary drive lubricating oil
CASTROL POWER 1 RACING 10W-50

Engine coolant
CASTROL MOTORCYCLE COOLANT

Brake system fluid
CASTROL RESPONSE SUPER DOT 4

Clutch fluid
CASTROL RESPONSE SUPER DOT 4

Grease lubrication
CASTROL PASTE TA GREASE

Final drive chain lubrication
CASTROL CHAIN LUBE RACING

Front fork oil
Kayaba KHL15-11

Electric contact protection
CASTROL METAL PARTS CLEANER

Fillers for radiator
AREXONS TURAFALLE LIQUIDO

CONTROLS

FUEL COCK
Fuel cock is not fitted on this model.

SIDE STAND
These models have a side stand (1) on the left side of the motorcycle.

WARNING*: The stand is designed to support the weight of the MOTORCYCLE ONLY. Do not sit on the motorcycle using the stand for support as this could cause structural failure to the stand and could cause serious bodily injury.



FUEL
Recommended fuel: premium grade unleaded fuel. (R.O.N. 96 ÷ 98).

WARNING*: Gasoline is extremely flammable and can be explosive under certain conditions. Always stop the engine and do not smoke or allow flames or sparks in the area where the motorcycle is refueled or gasoline is stored.

WARNING*: Do not overfill the tank. After refueling, make sure the tank cap (2) is closed securely.



COLD START
The motorcycle is equipped with a knob (1) positioned on throttle body for cold start. Pull the knob towards the outside to activate the starter, and on the opposite direction to deactivate it.



THROTTLE CONTROL

The throttle knob (1), is located on the right hand side of the handlebar. The position of the throttle control can be adjusted by loosening the two fastenig screws (A).

CAUTION

Do not forget to tighten the screws (A) after the adjustment.

FRONT BRAKE CONTROL

The brake control lever (2) is located on the right hand side of the handlebar. The position of the throttle control can be adjusted by loosening the two fastenig screws (B).

CAUTION

Do not forget to tighten the screws (B) after the adjustment.

CLUTCH CONTROL

The hydraulic clutch control lever (3) is located on the left-hand side of the handlebar and is protected against dirt with a rubber guard.

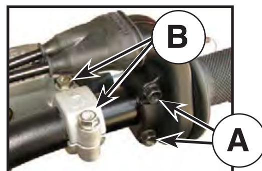
The position of the clutch control on handlebar can be adjusted by loosening the retaining screws (C).

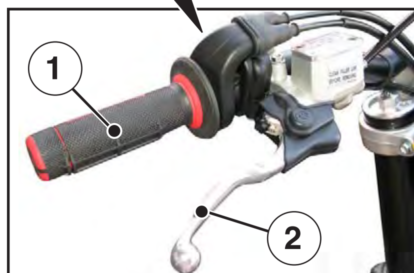
CAUTION

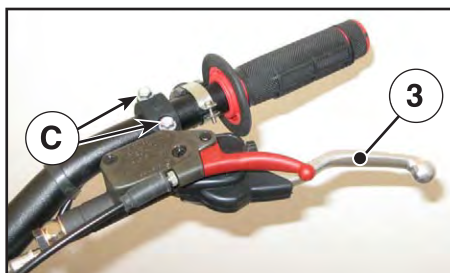
Do not forget to tighten the screws after the adjustment.

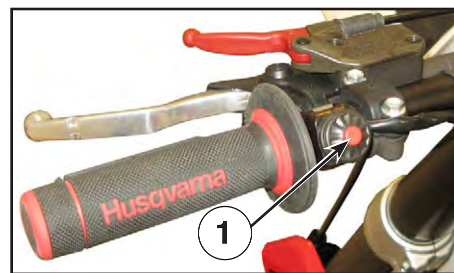
ENGINE STOP BUTTON

On the left side of the handlebar, near the clutch control, is located the engine stop button.









REAR BRAKE CONTROL

The rear brake control (1) is placed on the right-hand side of the motorcycle.

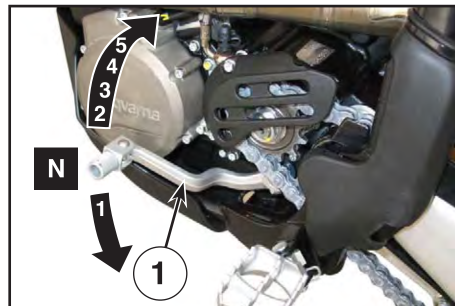


GEAR SHIFT CONTROL

The lever (1) is placed on the left-hand side of the engine. The operator must release the lever after each gear change to allow it to return to its central position before another gear change can be made.
Neutral position (N) is between first (low) and second gears. First gear is engaged by pushing the lever downwards; all the other gears are engaged, by pushing the lever upwards.
The position of the gear shift lever on the shaft can be varied by:
- loosening screw;
- pulling lever out;
- placing lever in new position on the shaft when the operation is over tighten the screw and then tightening the screw.

CAUTION*: Do not shift gears without disengaging the clutch and closing the throttle. The engine could be damaged by overspeed and shock.

N: Neutral



WARNING*: Do not downshift when traveling at a speed that would force the engine to overrev in the next lower gear, or cause the rear wheel to lose traction.

EN

RIDING

BEFORE EVERY RIDE MAKE FOLLOWING CHECKS
WARNING!
Before each ride, to prevent accidents or failures during ride, make sure to go through following list.

1. **Check all fluids**
   A. Engine-transmission oil level
   B. fuel level
   C. coolant level

Make sure all caps are properly adjusted.

WARNING*: Don't remove radiator cap when hot!

2. **Check all controls**
   A. Throttle handgrip
   B. Clutch lever
   Make sure cables are not damaged and turn smoothly.
3. **Check brakes**
   Look for brake fluid leaks and worn hoses. Check for proper functioning.
4. **Check suspensions**
   Compress fork and rear suspensions. Look for oil leaks and ensure proper functioning.
5. **Check wheels**
   Check spokes and look for worn bearings.
   Check rims and tyres.
   Check tyre pressure.
6. **Check chain rollers and sprockets**
   Check wear on chain rollers and sprockets
   Ensure chain is correctly adjusted and lubricated.
7. **Check air filter and intake system**
   Check that air filter is clean
   Check all rubber connections and clamps.
8. **Check exhaust system**
   Check hook up, look for cracks
   Check muffler.
9. **Check torque**
   A. Spark plug.
   B. General check of torque
10. **Check steering action**
    Check bearing play.

WARNING*: Failure to perform these checks every day before you ride may result in serous damage or a severe accident.

RUNNING IN

Before using the motorcycle for sporting activities run in the engine for two hours at least to increase the life and the performance of the engine.
During the first half-hour of driving we advise keeping a low speed and avoiding sudden accelerations. Never open the throttle fully.
Change the oil and carry out all the necessary maintenance operations. After the first half-hour of driving, lightly increase the rev number, but never run the engine at full throttle. Never keep low speeds when the high gears are inserted.
Slowly drive the motorcycle for two hours before using it for sporting activities.

CHECKS DURING RUNNING

- SPOKE TENSION OF WHEELS;
- TIGHTENING OF WHEELS;
- FORK PIN TIGHTENING;
- CHAIN ADJUSTMENT;
- STEERING BEARING PLAY;
- HANDLEBAR TIGHTENING;
- ENGINE GRIP TO FRAME;
- SUCTION FITTING GRIP;
- HEAD AND CYLINDER NUTS GRIP.

ENGINE START

While the engine is cold, i.e., after the motorcycle has not been used for a while or in low ambient temperatures, operate in the following manner:

1) pull the clutch lever (1);
2) pull knob (2) towards the outside;
3) shift gear pedal (3) to neutral position then release the clutch control level;
4) strongly push the pedal (4) ALL THE WAY down with force until the engine starts. Take starter knob (2) back to its initial position as soon as engine stays idle. When starting with an already warmed up engine DO NOT USE the starter (2) but pull the lever (2A) until the engine starts, then release it. When a cold engine has just been started, do not increase revs, to ensure an adequate oil warm-up and circulation.

WARNING*: This high performance motorcycle can some times «kick back» strongly when you are starting it.
Do not attempt to start this motorcycle unless you are wearing high top heavy sided riding boots. You could seriously hurt you leg if the kickstarter kicked back and your foot slipped.

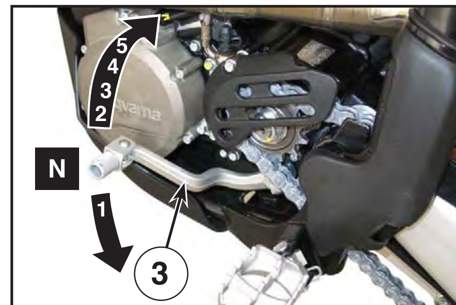
IMPORTANT NOTE IN CASE OF COLD STARTS AT LOW TEMPERATURES

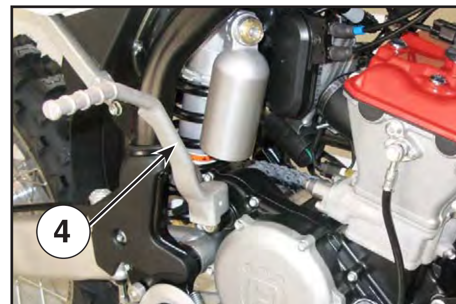
It is recommended to briefly warm-up the engine at idle until, after having disengaged the starter, there is a normal response from the engine when opening the throttle.
In this way the oil can reach all the surfaces needing lubrication and the coolant will reach the necessary temperature for correct engine function.Avoid overheating the engine.

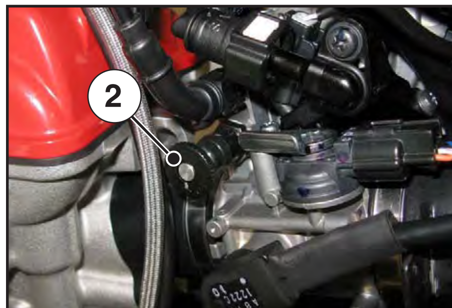
IMPORTANT

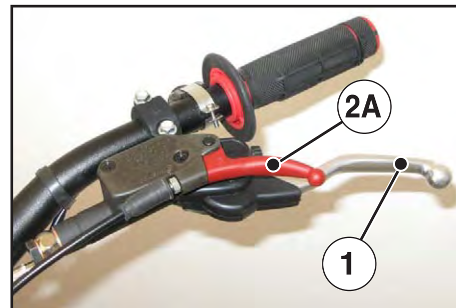
Never accelerate the engine after a cold start.

WARNING*: Exhaust contains poisonous carbon monoxide gas. Never run the engine in a closed garage or in a confined area.



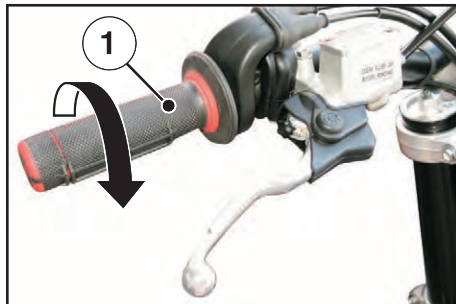


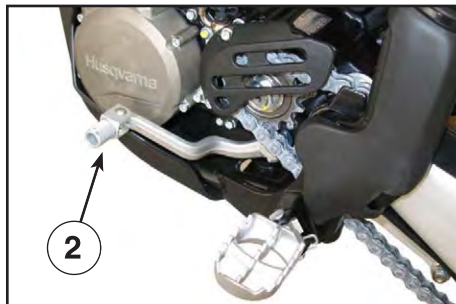




STOPPING THE MOTORCYCLE AND THE ENGINE

- Close the throttle (1) completely so that the engine will help slow down the motorcycle.
- For normal braking, gradually apply both front and rear brakes while down shifting (for maximum deceleration, apply the front and rear brakes firmly).
- When stopped, pull the clutch lever and shift gear lever (2) in neutral position.

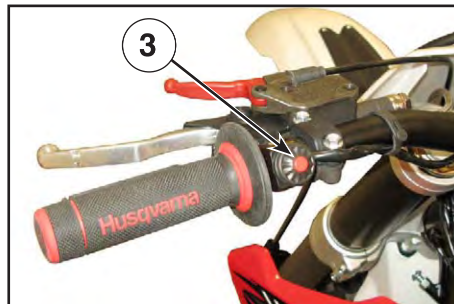




- Press the engine stop RED button (3).

WARNING*: Independent use of the front or rear brake may be advantageous under certain conditions. Use caution when using the front brake, especially on slippery surfaces. Improper use of the brakes can lead to a serious crash.

WARNING*: In the event of stuck throttle or other malfunction which causes the engine to run uncontrollably, immediately depress the engine stop button and hold it down. Control the motorcycle by normal use of the brakes and steering while holding the engine stop button down.

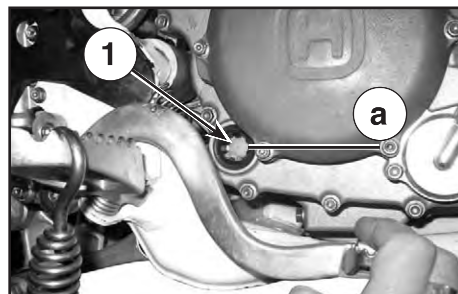


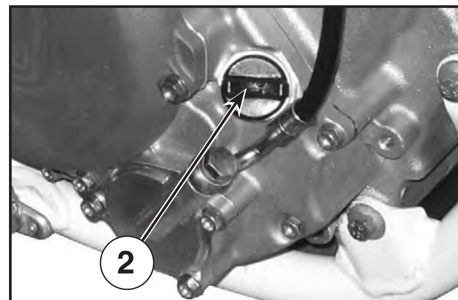
CHECKING THE OIL LEVEL

Keeping the motorbike level and in a vertical position, check the oil level through the inspection (1) window on the right crankcase. Make sure the level is in between the MIN and MAX notches.
To fill up, remove the filler cap (2).

Note*: Have this operation made with warmed-up engine.

WARNING*: Be careful not to touch hot engine oil.





ENGINE OIL REPLACEMENT AND BAG FILTERS-FILTER CARTRIDGE CLEANING OR REPLACEMENT

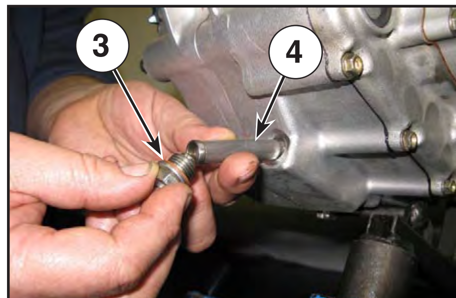
WARNING*: Be careful not to touch hot engine oil.

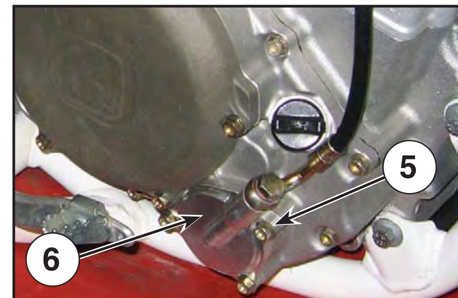
Drain the oil with WARM ENGINE; proceed as follows:
- remove oil filler cap (2);
- remove the engine lower guard (A);
- place an oil drain pan under the engine block;

- Remove the oil drain cap (3), the mesh filter (4) and drain the old oil;
- Clean the mesh filter with benzine;
- in order to replace the filter cartridge (5), unscrew the three fastening screws then the filter cartridge cover (6).

Once the oil filters have been cleaned-replaced, fit the parts back in, in the opposite sequence to the disassembly, and pour in the prescribed amount of oil, as listed in the LUBRICATION TABLE.







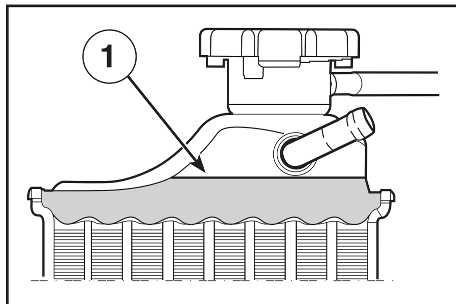
COOLANT LEVEL CHECK

Check level (1) in right-hand radiator when engine is cold (place the motorcycle so that it is perpendicular to the ground). The coolant should be approximately 10 mm above cells and besides.

The radiator cap (A) is provided of two unlocking positions, the first being for the previous pressure discharge in the cooling system.

WARNING
Avoid removing radiator cap when engine is hot, as coolant may spout out and cause scalding.

NOTE
Difficulties may arise in eliminating coolant from varnished surfaces. If this occurs, wash off with water.

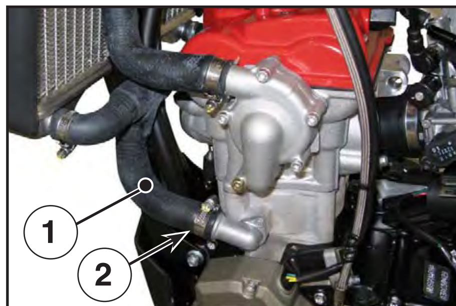




REPLACEMENT OF COOLING FLUID

Place a vessel on the L.H. side of the cylinder, under the Piping (1). Remove the exhaust pipe (a). Loosen the pipe strap (2) of the piping (1), take the pipe off the fitting that secures it to the engine, then SLOWLY open the R.H. radiator cap (3); slope the motorcycle on the left side to drain the coolant easily in the vessel.
When finished, refit the hose (1), secure it with the clamp (2) and refit the drain hose.
Pour the necessary quantity of coolant in the radiator then warm up the engine in order to eliminate any possible air bubbles.

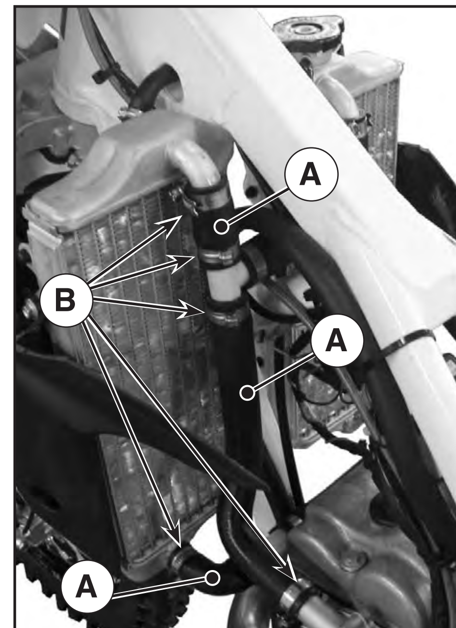




Periodically check the connecting hoses (see "Periodical maintenance card"): this will avoid coolant leakages and consequent engine seizure: If hoses (A) show cracks, swelling or hardenings due to sheats desiccation, their replacement shall be advisable. Check the correct tightening of the clamps (B).



A: Piping
B: Clamps

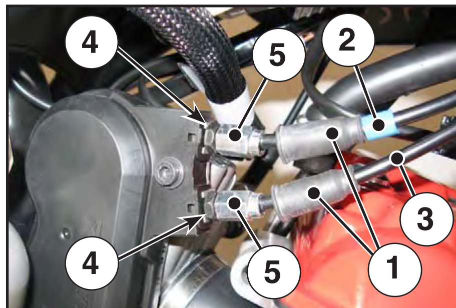


THROTTLE CABLE ADJUSTMENT

To check the correct adjustment of the throttle operate as follows:
- Remove rubber caps (1);
- by moving the opening cable (2) back and forth, check that free play is 3 mm;
- by moving the closing cable (3) back and forth, check that free play is 1 mm;
- if it does not happen, loosen the nut (4) and appropriately turn the adjuster screw (5);
  (loosen it to decrease clearance, tighten it to increase it);
- after adjustment block the nut (4).

WARNING*: Operation with damaged throttle cable could result in an unsafe riding condition.

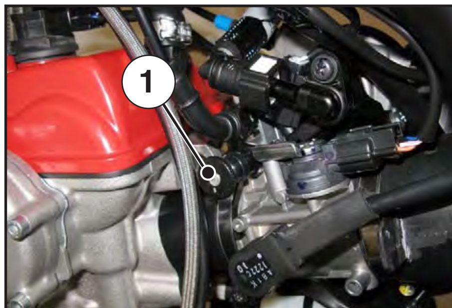
WARNING*: Exhaust gas contains poisonous carbon monoxide gas. Never run the engine in a closed area or in a confined area.



ADJUSTING THE IDLE

Adjust the carburetor with warm engine and with the throttle control in closed position. Proceed as follows:

- turn the knob (1) on the right side of the throttle body of about 34 clicks from the fully closed position, checking with the suitable device that revs are of about 1,950 RPM (turn clockwise to increase the speed and counter clockwise to reduce it).



SPARK PLUG CHECK

Use:
- NGK CR9EI

spark plug (A);

the gap is:
- 0,8÷ 0,9 mm (0,031÷ 0,035 in.).

A wider gap may cause difficulties in starting engine and in overloading coil.
A gap that is too narrow may cause difficulties when accelerating, when idling or poor performance at low speed.

- Remove the connector (1) from the coil (2).
- Loosen the two screws (3), remove coil (2) and retaining bracket (4), and then remove the spark plug.
  NOTE: during refitting, check that the gasket (5) is correctly positioned; the reference lug (6) must correspond with the retaining bracket (4) gap (7)

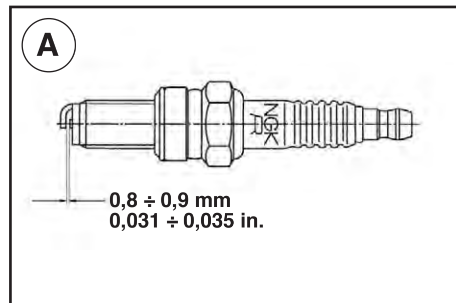
It is very useful to examine the state of the spark plug just after it has been removed from the engine since the deposits on the plug and the colour of the insulator provide useful indications.

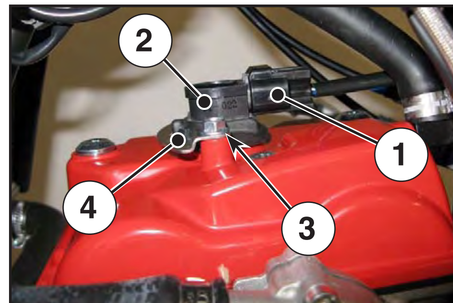
Correct heat rating:
The tip of the insulator should be dry and the colour should be light brown or grey.
High heat rating:
In this case, the insulator tip is dry and covered with dark deposits.
Low heat rating:
In this case, the spark plug is overheated and insulator tip is vitreous, white or grey in colour.

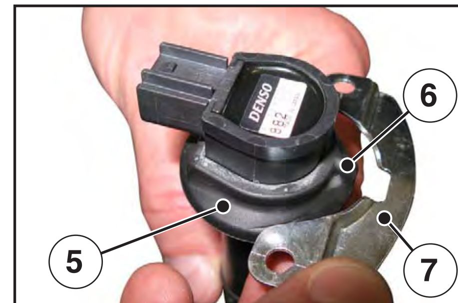
CAUTION*: Select a spark plug with a colder or hotter heat range carefully and cautiously. A spark plug with too hot a heat range may lead to preignition and possible engine damage. A spark plug with too cold a heat range may foul as the result of too much carbon buildup.

Before refitting the plug, thoroughly clean the electrodes and the insulator using a brass-metal brush.
Apply a little graphite grease to the spark plug thread; fit and screw the spark plug by hand then tighten to the torque of 10÷12 Nm- 7.4÷8.9 ft/lb. Loosen the spark plug then tighten it again to the torque of 10÷12 Nm- 7.4÷8.9 ft/lb (1÷1,2 Kgm - 7.4÷8.9 ft/lb).
Spark plugs which have cracked insulators or corroded electrodes should be replaced.

EN



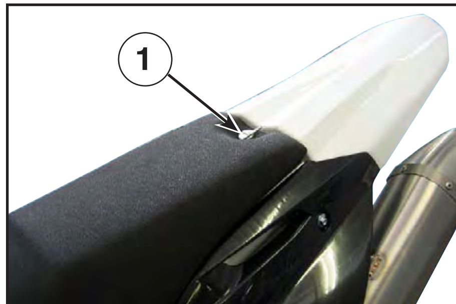


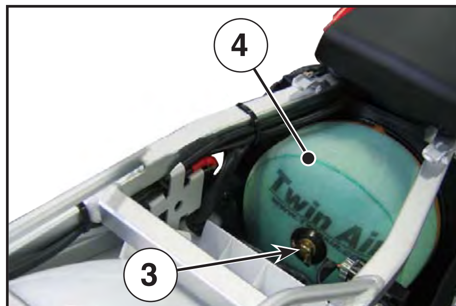


AIR FILTER CHECK

Turn rear pin (1) counterclockwise, remove the saddle from the front afstening screw.

Remove screw (3) and the filter (4). Separate filter (5) from frame (6).



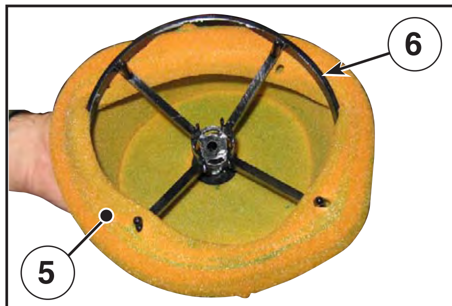


AIR FILTER AND CLEANING

Wash the filter with a specific detergent then dry it fully (wash filter with gasoline only in case of necessity).
Plunge the filter in special oil for filters, then wring it to drain superfluous oil.

CAUTION*: Do not use gasoline or a low flash-point solvent to clean the element. A fire or explosion could result.

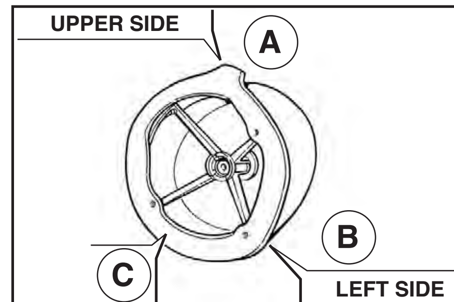
CAUTION*: Clean the element in a well ventilated area, and do not allow sparks or flames anywhere near the working area.



ASSEMBLY

To ensure tight fit, slightly (C) grease filter edge on side facing filter housing.
While re-inserting the filter into its housing, make surs that piece (A) is turned upwards and edge (B) is on the left lower side of the filter case. Reassemble the parts previously removed (battery: connect the positive cable first).

CAUTION*: If the element assembly is not installed correctly, dirt and dust may enter and the engine resulting in rapid wear of the piston rings and cylinder.





STEERING WHEEL BALL PLAY ADJUSTMENT

To ensure maximum safety, the steering wheel should always be regulated so that the handlebars steering the motorcycle rotate freely without play. To check steering wheel adjustment, place kick stand or other support under the engine so that the front wheel is raised from ground.
Place slight pressure on the tips of the handlebars to rotate steering wheel; the handlebars should also rotate without effort.



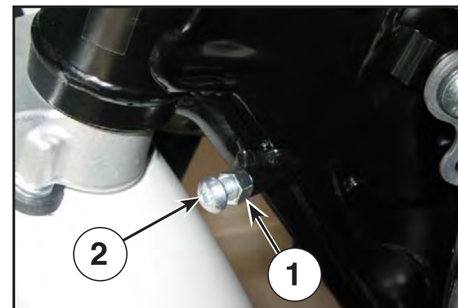
Stand in front of the motorcycle and grasp the lower end of the fork rods sliders moving them in the direction of their axis. Se si avverte gioco occorrerà eseguire la regolazione operando come segue:
- loosen steering sleeve nut (1).
- Loosen four screws that fix steering head to fork rods (3). Turn the steering ring nut (2) clockwise of the steering sleeve proper tool, to adjust play properly.
- Tighten steering sleeve nut (1) to a torque setting of 80÷90 Nm (8÷9 Kgm) (59÷66,38 ft/lb).
- Tighten four screws on the steering head (3) to a torque of 22,5÷26,5 Nm (2,3÷2,7 Kgm) (16,9÷19,5 ft/lb).

CAUTION*: Do not ride a motorcycle with damaged steering stem bearings. An unsafe handling condition can result.



LOCK ADJUSTMENT

The lock can be changed, using the adjusting units on the sides of the steering tube, as follows: loosen the ring nut (1) and turn the adjusting screw (2) until you have the desired angle, then tighten the ring nut again (1). Change by the same amount on both sides.



ADJUSTMENT OF THE CONTROL LEVER AND CHECK OF THE FRONT BRAKE FLUID LEVEL

The adjuster (2), located on the control lever, allows adjusting of the free play (a).
Free play (a) must be at least 10 mm (0,39 in.).
The level of the fluid in pump reservoir must never be below the minimum value (1), which can be checked from the window on the rear side of the pump body.
A decrease of the fuel level will let air into the sustem, hence an extension of the level stroke.

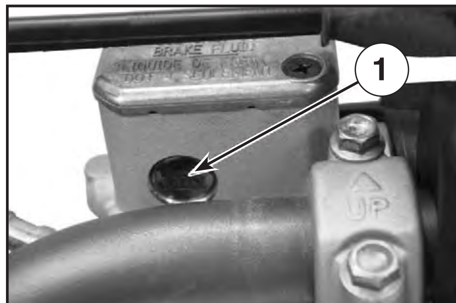
WARNING*: If the brake lever feels mushy when it is applied, there may be air in the brake lines or the brake may be defective. Since it is dangerous to operate the motorcycle under such conditions, have the brake checked immediately by an authorized HUSQVARNA dealer.

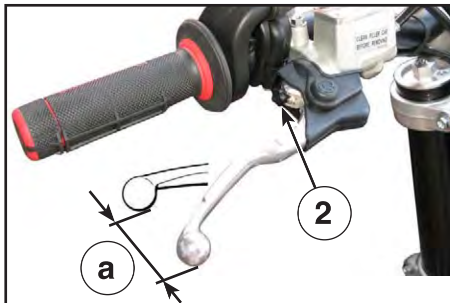
CAUTION*: Do not spill brake fluid on to any painted surface or lenses.

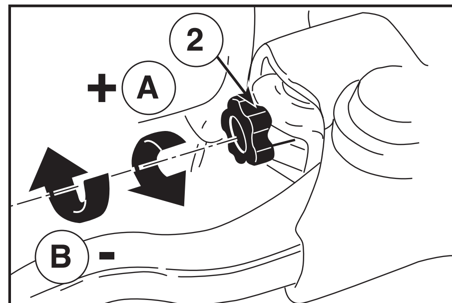
CAUTION*:Do not mix two brands of fluid. Change the brake fluid in the brake line if you wish to switch to another fluid brand.

CAUTION*: Brake fluid may cause irritation. Avoid contact with skin or eyes. In case of contact, flush thoroughly with water and call a doctor if your eyes were exposed.

A: to encrease clearance
B: to decrease clearance



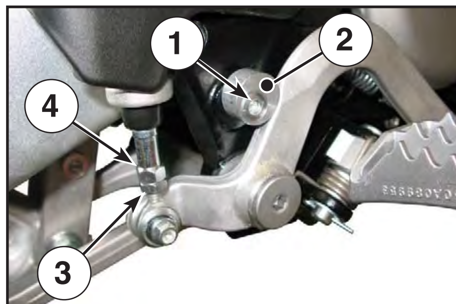




REAR BRAKE PEDAL POSITION ADJUSTMENT

The position of the rear foot brake pedal as to the footrest may be adjusted according to the individual needs. For the adjusting proceed as follows:
- loosen the screw (1);
- turn the cam (2) in order to adjust the brake pedal idle stroke (A);
- the operation done, tighten the screw (1).

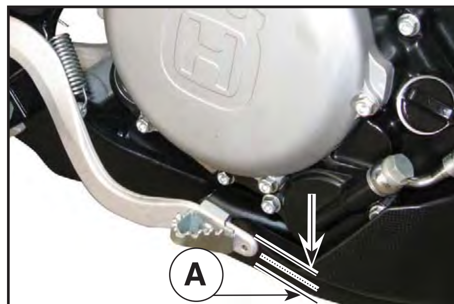
After the adjusting operation has been carried out, adjust the idle stroke of the pedal as follows.



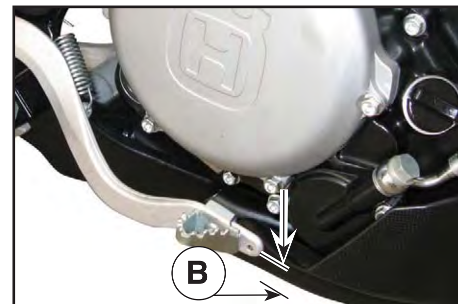
REAR BRAKE IDLE STROKE ADJUSTMENT

The rear brake foot pedal should have a (B) 5 mm (0,2 in.) idle stroke before starting the true braking action.

Should this not happen, operate as follows:
- loosen nut (3);
- operate the pump rod (4) to increase or decrease the idle stroke;
- tighten nut (3) at the end of the operation.



WARNING
When the idle stroke figures are not met, the brake pads will be subjected to a fast wear that may bring to the TOTAL BRAKE INEFFECTIVENESS.

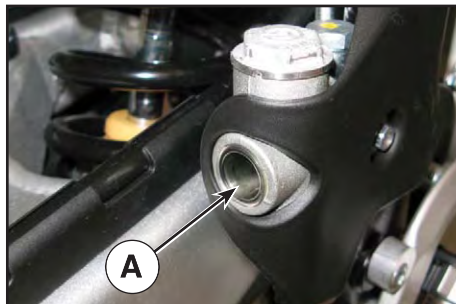


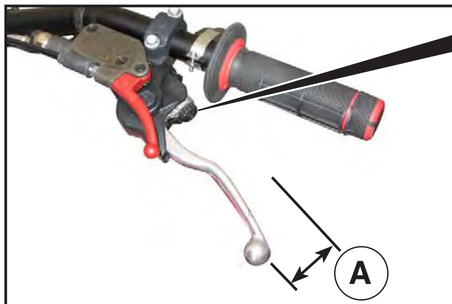
CHECKING THE FLUID LEVEL

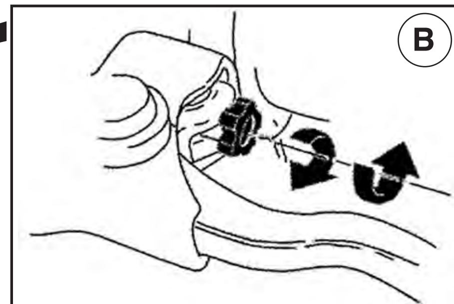
The level (A) must be set between the pump tank notches.

ADJUSTMENT OF THE HYDRAULIC CLUTCH CONTROL LEVER

Free play (A) must be at least 10 mm (0,39 in.).
The lever position can be adjusted for any driver hand size.
To decrease the lever distance from the handle grip, rotate the adjuster (B) CLOCKWISE.
To increase the lever distance from the handle grip, rotate the adjuster (B) COUNTERCLOCKWISE.







ADJUSTING THE SUSPENSIONS ACCORDING TO PARTICULAR TRACK CONDITIONS

The following information is a useful guide for setting up the suspensions according to the road conditions.
Always start from the standard calibration before making any change on the suspensions. Afterwards, increase or decrease the adjusting clicks one at a time.

HARD GROUND
Fork: softer compression adjustment.
Shock absorber: softer compression adjustment.
The softer adjustment for the two suspensions is also used both in compression and in extension when driving at top speed, in order to have better grip of the tires.

SANDY GROUND
Fork: have a harder compression adjustment, or replace the standard spring with a harder one, and make a softer compression adjustment and a harder extension adjustment at the same time.
Shock absorber: have a harder compression, and expecially a harder extension adjustment. Work on the spring preload to lower the motorcycle rear side.

MUDDY GROUND
Fork: have a harder compression adjustment, or replace the standard spring with a harder one.
Shock absorber: have a harder compression and extension adjustments, or replace the standard spring with a harder one. Work on the spring preload to lift the motorcycle rear side.
We advise replacing the springs of both suspensions to compensate the weight increase due to the piling of the mud.

NOTE:
When the fork results as either too soft or too hard for any adjustment conditions, check the oil level inside the forkrod.
The level can either be too low or too high. Remember that too much oil inside the fork will involve a more frequent air drainage. When the suspensions do not react to the changes of calibration, check that the adjusting units are not blocked.





ADJUSTING THE FORK

a) COMPRESSION
Standard calibration : -9 clicks.

To reset to the standadr calibration turn register (A) clockwise until the position of fully closed is reached then, turn back by the mentioned clicks. To obtain a smoother braking action, turn the register anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder action.

b) EXTENSION
Standard calibration : -13 clicks.

To reset to the standard calibration turn register (C) clockwise to reach the position of fully closed; then, turn back by the mentioned clicks. To obtain a smoother braking action, turn the register anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder action.

- AIR VENT (to carry out after each competition, or monthly). Set the motorcycle on a central stand and release the fork fully and loosen the air vent valve (D). Once this operation is over, tighten the valve.

WARNING: Never force the adjusting screws beyond the maximum opening and closure positions.

NOTE
Flexibility index for the serial springs:
K=8,8 N/mm

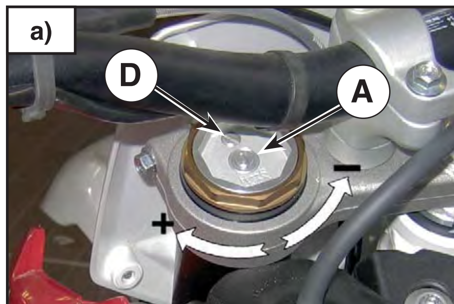
NOTE
Always replace both the spring and the spacers to keep the preload value unchanged.

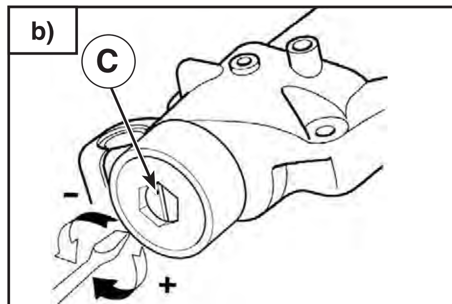
OIL FORK LEVEL

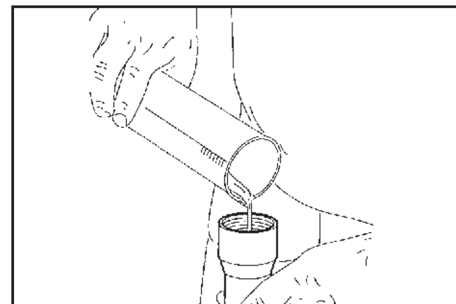
For the regular fork operation, both legs must be provided with the necessary oil quantity.

Remove the forkrods form the fork to check the oil level inside the forkrods. Work as follows:
- remove the power rod caps;
- remove springs from the stems letting the oil drop into the latter;
- bring forks to stroke end.

OIL QUANTITY IN EACH FORK LEG
556 cm^3 (33.93 in^3)
Cartridge: 196 cm^3 (11.96 in^3)
Fork sleeve: 360 cm^3 (21.97 in^3)





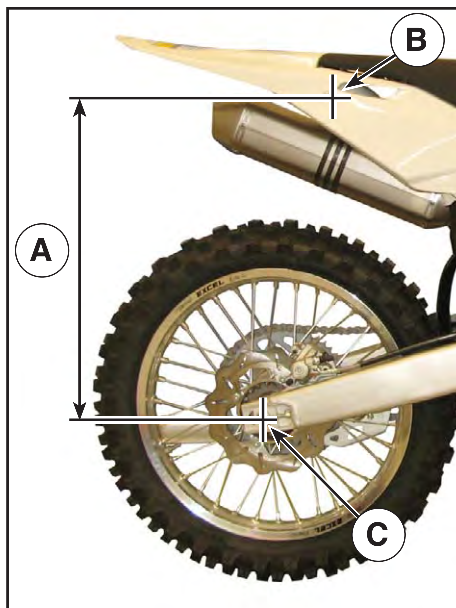


ADJUSTING THE SHOCK ABSORBER

The rear shock absorber must be adjusted according to the rider weight and track conditions.
Proceed as follows:

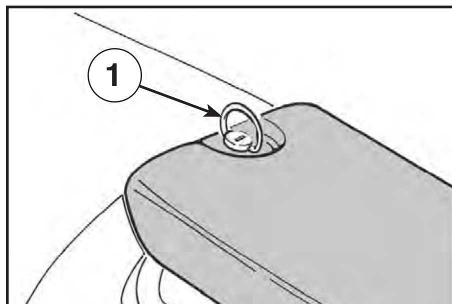
1. With motorcycle on the stand, measure distance (A).
2. Take the normal riding position on the motorcycle with all your riding apparel.
3. With somebody's help, take the new distance (A).

B: axis of the panel screw
C: axis of rear wheel pin



4. The difference between these two measurements constitutes the "SAG" of the motorcycle's rear end.
   Suggested SAG: 4 in. with cold shock absorber. 3.7 in. with warmed up shock absorber.
5. To get the right SAG according to your weight, adjust the shock absorber spring preload as described at side.

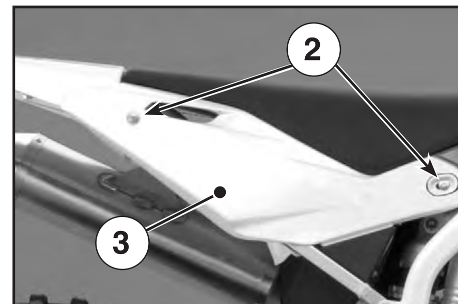
WARNING*: Never disassemble shock absorber, which contains highly compressed nitrogen. Contact your Dealer for such major service. Do not incinerate.



ADJUSTING THE SHOCK ABSORBER SPRING PRELOAD

Proceed as follows:

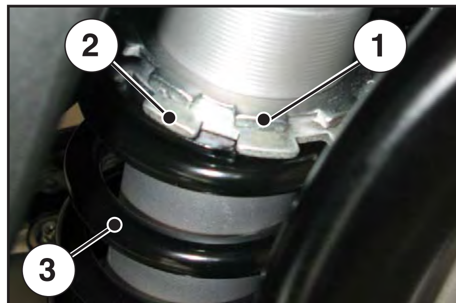
1. First turn counterclockwise fastening rear pin (1) then remove saddle, screws (2) and R.H. side panel (3).



EN

2. Clean ringnut (1) and adjusting nut (2) of the spring (3).
3. Either with a hook wrench or an aluminium punch, loosen the ringnut .
4. Turn the adjusting nut as required.
5. When the adjusting operation is over (according to your weight and riding style), tighten the ringnut. (Torque for both ringnuts: 5 Kgm; 49 Nm; 36.2 ft/lb).
6. Reassemble R.H. side panel and saddle.

WARNING*:Be careful not to touch hot exhaust pipe while adjusting the shock absorber.



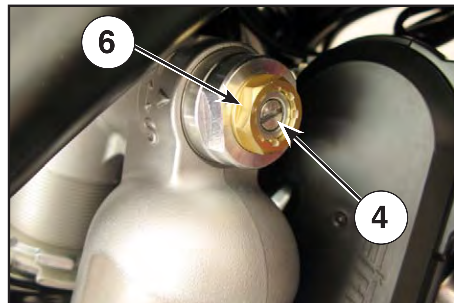
SHOCK ABSORBER DAMPING ADJUSTMENT

Adjustment of the compression stroke is independent from the rebound stroke.

A) COMPRESSION - Standard calibration:
1) Low damping speed:
- TC 250 USA: 10 clicks;
- TC 250: 12 clicks
(register 4)

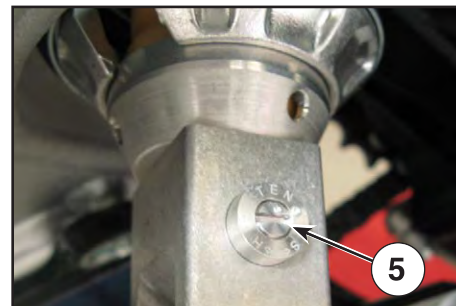
2) High damping speed:
- 1.1/2 turns
(register 6)

To reset the standard calibration, turn upper registers (4) and (6) clockwise until reaching fully closed position.
Return then back for the mentioned clicks. In order to obtain a smooth braking action, turn the registers anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder braking action.



B) EXTENSION - Standard calibration:
- 10 clicks (± 1-2 clicks)

To reset the standard calibration, turn lower register (5) clockwise until reaching fully closed position. Return then back for the mentioned clicks. In order to obtain a smooth braking action, turn the register anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder braking action.





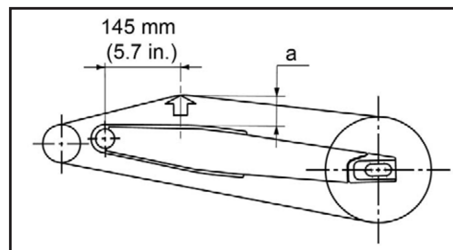
CHAIN ADJUSTMENT (Fig. A)

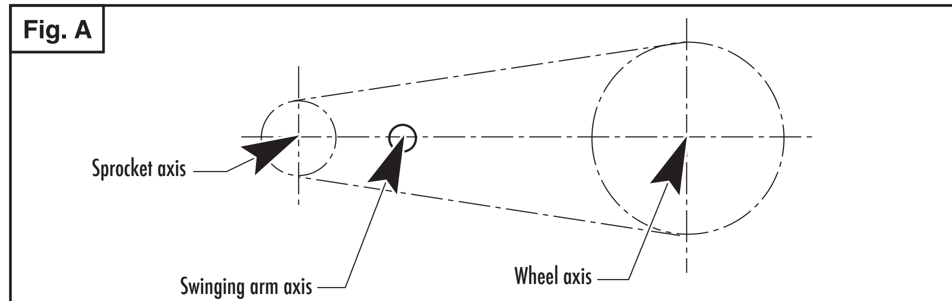
Chain should be checked, adjusted and lubricated as per the Maintenance Chart to ensure security and prevent excessive wear. If the chains becomes badly worn or is poorly adjusted (i.e., if it is too loose or too taught), it could escape from sprocket or break.
To adjust the rear chain it is necessary to lower the rear part of motorcycle so to line up the drive sprocket axle, the rear swing arm axle and the rear wheel axle as shown on drawing. Than let turn three times the rear wheel. Now the chain should not be tight.

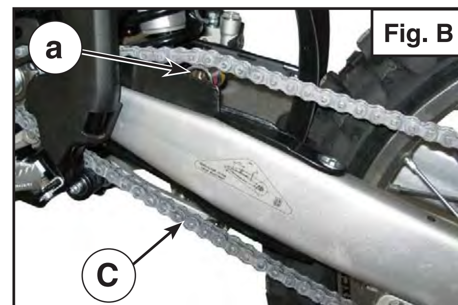
FAST ADJUSTMENT (Fig. B)

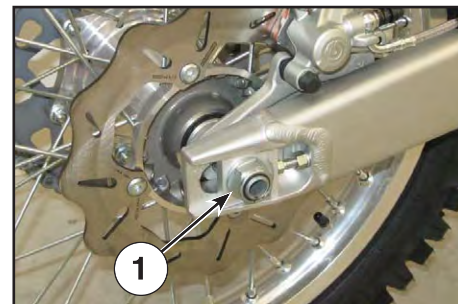
In the point shown in the figure, fit a bush (a), 35 mm diameter (or alternatively a shim in the same size) and make sure the lower branch (C) of the chain is slightly taut.
If it is not, proceed as follows:
- on the right side, with a 27 mm Allen screwdriver, loosen the locking nut (1) of the wheel pin;
- with a 12 mm screwdriver, loosen the check nuts (2) on both chain stretchers and work on the screws (3) to achieve the right tension;
- when the adjustment is over, tighten the check nuts (2) and the wheel pin nut (1).

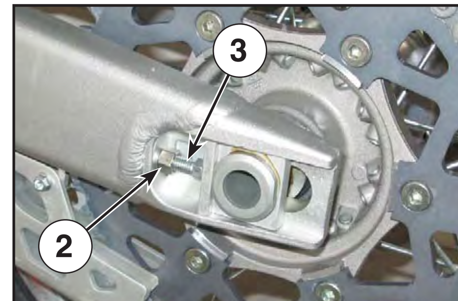
When the adjustment is over check the wheel for alignment.











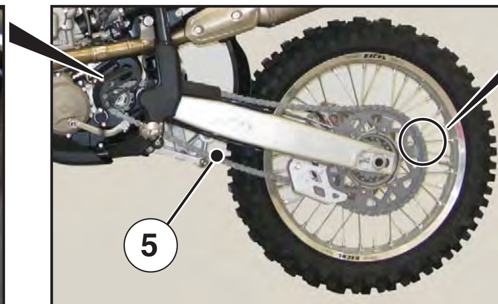
EN

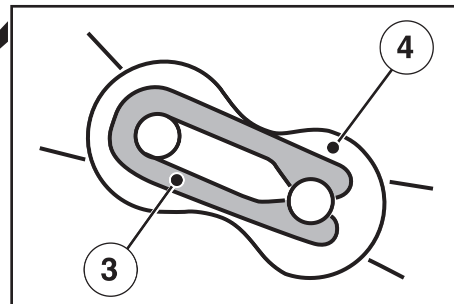
LUBRICATING THE CHAIN
Lubricate the chain following these instructions.

WARNING * : Never use grease to lubricate the chain. Grease helps to accumulate dust and mud, which act as abrasive and hepl to rapidly wear out the chain, the sprocket, and the crown.

Disassembling and cleaning
When particularly dirty, remove and clean the chain before lubrication.
Work as follows:
1 - Set a stand or a block under the engine and see that the rear wheel is lifted from the ground.
Remove: screws (1), transmission sprocket guard (2), clip (3), master link (4) and transmission chain (5);
To reassemble, reverse the above procedure.







2 - Check that the chain is neither worn out nor damaged. If the rollers or the links are damaged, replace the chain by following the instructions given in the Periodical Maintenance Table.
3 - Check that neither the sprocket nor the crown are damaged.
4 - Wash and clean the chain as described hereunder.

Washing the chain without OR

Wash using either oil or diesel oil. When using gasoline or tricloroetilene, clean and lubricate the chain to prevent oxidation.

Lubricating the chain without OR

First dry, then plunge the chain in a bisulphide molybdenum lubricant, or in high viscosity engine oil. Warm up the oil before use.

Note * : As an alternative, you can use suitable spray lubricants.

5 - If the chain has been cut, reassemble using a joint.
6 - Assemble the joint spring (a) by turning the closed side to the chain direction of rotation as shown in figure below.

NOTE*: Even if all the joints are reusable when in good conditions, for safety purposes we advise using new joints when reassembling the chain.

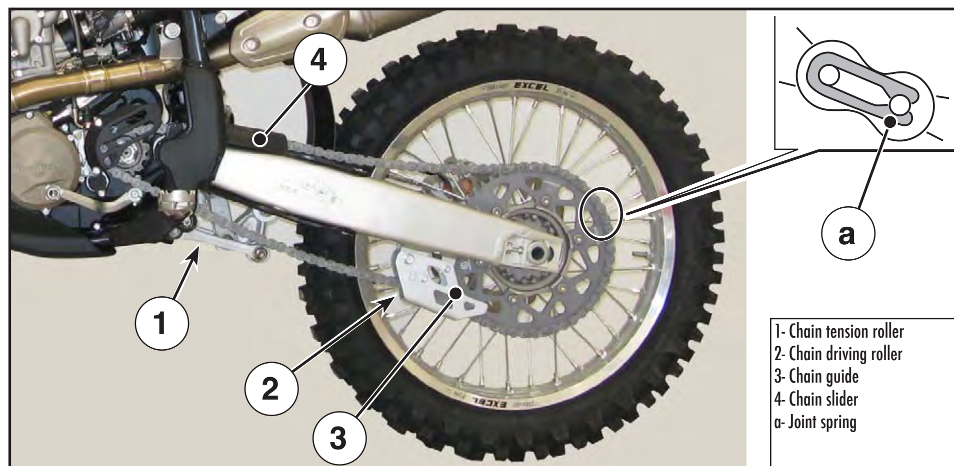
7 - Accurately adjust the chain as described in the paragraph "Chain adjustment".

WARNING: The chain oil has NEVER to get in contact with the tires or the rear brake disk.

Chain tension rollers, chain driving roller, chain guide, chain runner

Check the wear of the above mentioned elements and replace them when necessary.

WARNING*: Check the chain guide alignement, and remember that a bent element can cause a rapid wear of the chain. In this case, a chain fleeting from the sprocket may ensue.



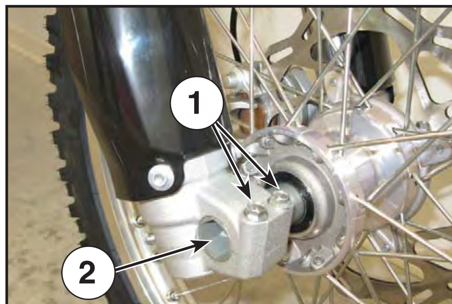
1- Chain tension roller
2- Chain driving roller
3- Chain guide
4- Chain slider
a- Joint spring

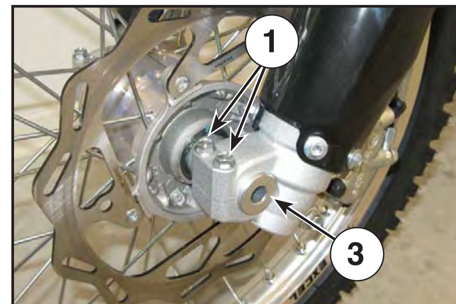
REMOVING THE FRONT WHEEL

Set a stand or a block under the engine and see that the front wheel is lifted from the ground. Loosen the bolts (1) holding the wheel axle (2) to the front fork stanchions.
Hold the head of the wheel axle (2) in place, unscrew the bolt (3) on the opposite side; draw the wheel axle out.

NOTES
Do not operate the front brake lever when the wheel has been removed; this causes the caliper piston to move outwards. After removal, lay down the wheel with brake disc on top.







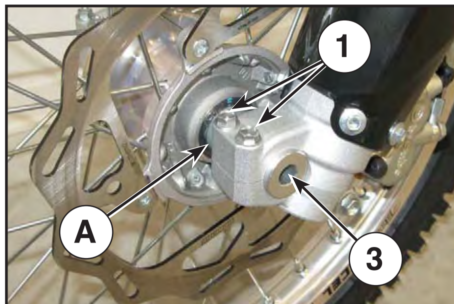
REASSEMBLING THE FRONT WHEEL

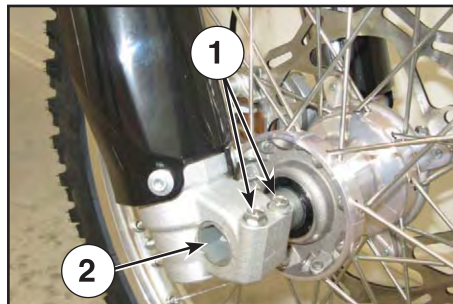
Fit the L.H. spacer on the wheel hub (A).
Fit the wheel between the front fork legs so that the brake disc is fitted into the caliper.

Working on right side, push the previously-greased wheel axle (2) all the way down, tapping it on left fork leg; during this operation, the wheel should be turned. Tighten the screw (3) on the fork L.H. side but DO NOT lock it.
Now, pump for a while, pushing the handlebar downwards until you are sure that the fork legs are perfectly aligned.
Lock: the screws (1) on the R.H. leg (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb), the screw (3) on the L.H. side (51,45 Nm/ 5,25 Kgm/ 38 ft-lb), the screws (1) on the L.H. leg (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb).

NOTE
After reassembly, pump the brake control lever until the pads are against the brake disc.

EN

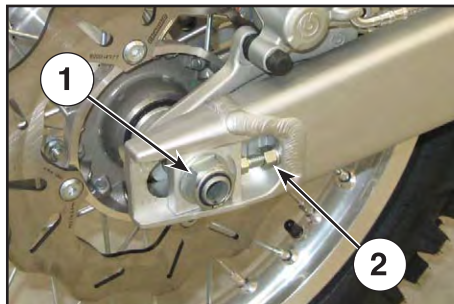


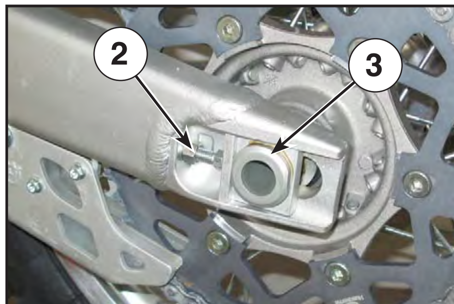


REMOVING THE REAR WHEEL

Unscrew the nut (1) of the wheel pin (3) and extract it. It is not necessary to unloose the chain adjusters (2); in this way, the chain tension will remain unchanged after the reassembly.
Extract the complete rear wheel, by taking care of the spacers located at the hub sides.
To reassemble, reverse the above procedure remembering to insert the disc into the caliper.

NOTES
Do not operate the rear brake pedal when the wheel has been removed; this causes the caliper piston to move outwards.
After removal, lay down the wheel with brake disc on top.
After reassembly, pump the brake control pedal until the pads are against the brake disc.





TYRES

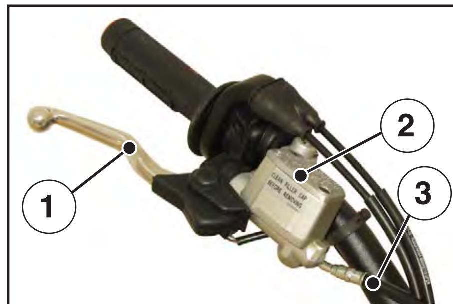
Care should be taken to keep the tyres properly inflated. See "Technical data" chart at the beginning of the manual for correct tyre inflation pressure.

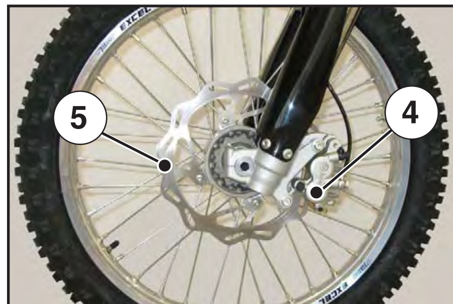


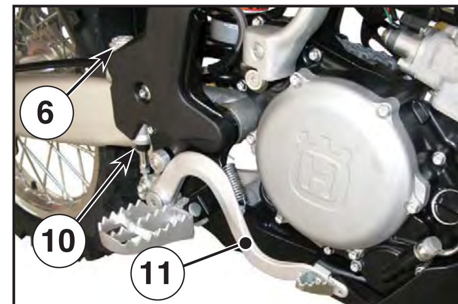
BRAKES

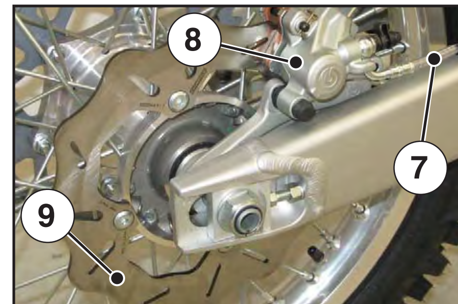
The mayor components are brake master cylinder with its lever (front) or pedal (rear), brakeline, caliper assembly and disc.

LEGEND
1. Front brake control lever
2. Front brake pump with oil reservoir
3. Front brake hose
4. Front brake caliper
5. Front brake disc
6. Rear brake oil tank
7. Rear brake hose
8. Rear brake caliper
9. Rear brake disc
10. Rear brake pump
11. Rear brake control pedal





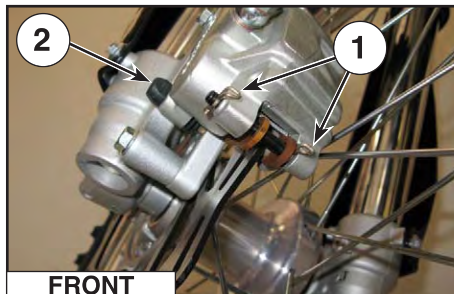


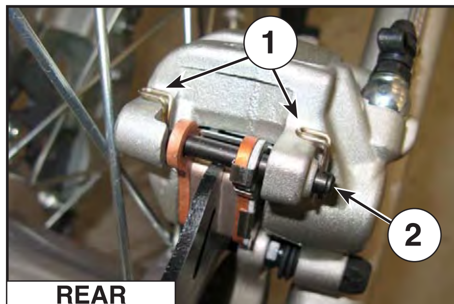


BRAKE PADS REMOVAL

- Remove springs (1).
- Remove pins (2).
- Remove pads.

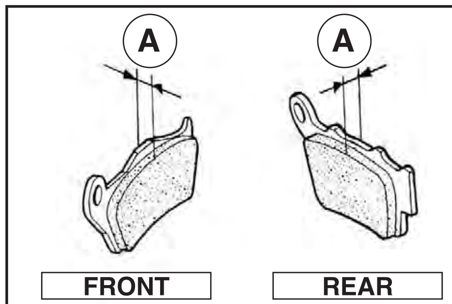
CAUTION!
Don't operate the brake lever or pedal while removing the pads.





PADS WEAR

Inspect pads for wear.
Service limit " A" is: 3,8 mm (0.15 in.).
If service limit is exceeded, always replace the pads in pairs.

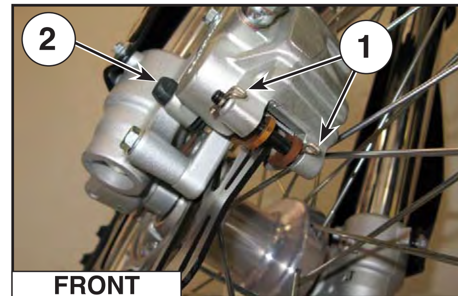


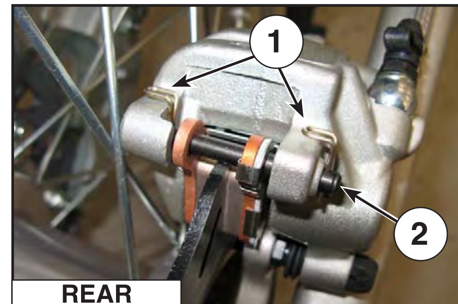
PADS CLEANING

Be careful that no disc brake fluid or any oil gets on brake pads or discs. Clean off any fluid or oil that inadverently gets on the pads or disc with alcohol.
Replace the pads with new ones if they cannot be cleaned satisfactorily.

PADS INSTALLATION

- Install new brake pads.
- Reassemble the two pins (2) and the springs (1)





WARNING!
Do not attempt to ride the motorcycle until the brake lever or pedal are fully effective. Pump the brake lever or pedal until the pads are against the discs.
The brake will not function on the first application of the lever or pedal.

BRAKE DISC WEAR

Measure the thickness of each disc at the point where it has worn the most. Replace the disc if it has worn past the service limit.

Disc Thickness

DISC	STANDARD	SERVICE LIMIT
Front	3 mm (0.12 in.)	2,5 mm (0.1 in.)
Rear	4 mm (0.16in.)	3,5 mm (0.14in.)





EN

DISC CLEANING

Poor braking can also be caused by oil on the disc. Oil or grease on the disc must be cleaned off with a high flash-point oil free solvent, such as acetone or lacquer thinner.





EXHAUST MUFFLER

The muffler reduces the noise of the exhaust gases, but it is an integral part of the exhaust as well. As such, its conditions affect the motorcycle performance.
When the noise on the exhaust is too high, it means that the deadening material set on the holed tube inside the muffler is deteriorated.



APPENDIX

AFTER-RACE CHECK POINTS

After racing, first clean the motorcycle and then inspect the entire motorcycle, with special attention to the items listed in «MAINTENANCE» table (Appendix A), such as the air cleaner, carburetor, brakes, etc.
Carry out general lubrication, and make adjustment as necessary.

- Lubricate the drive chain and all the cables.
- Spray oil on all unpainted metal surfaces to prevent rusting. Avoid getting oil on rubber parts or in the brakes.
- Set the motorcycle on a box or stand so that both wheels are raised off the ground. (If this cannot be done, put boards under the front and rear wheels to keep dampness away from the tire rubber).
- Tie a plastic bag over the exhaust pipe to prevent moisture from entering.
- Put a cover over the motorcycle to keep dust and dirt from collecting on it.

To put the motorcycle back into the use after storage.
- Make sure the spark plug is tight.
- Fill the fuel tank.
- Run the engine to warm the oil then drain the oil.
- Put in fresh transmission oil.
- Check all the points listed under the inspection and Adjustment Section (Appendix A).
- Lubricate the points (listed in the Lubrication Section (Appendix A).

CLEANING

IMPORTANT RECOMMENDATION

Premised that, before the motorcycle washing, it is necessary to protect opportunely from the water the following parts:

a) Rear opening of the muffler;
b) Clutch and brake levers, hand grips, handlebar commutators;
c) Air cleaner intake;
d) Fork head, wheel bearings;
e) Rear suspension links.

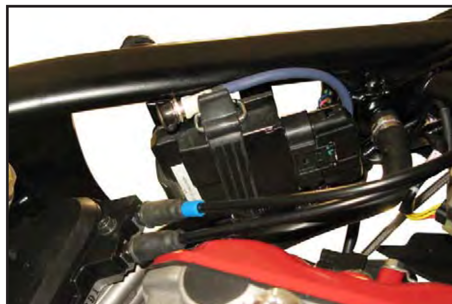
In addition to these precautions, NEVER ALLOW HIGH-PRESSURE AIR OR WATER to get in contact with any ELECTRICAL PARTS, the FUEL INJECTION SYSTEM, and especially the electronic control unit and the throttle body.

After washing

- Remove the plastic bags, and clean the air cleaner intake.
- Lubricate the points listed in the Maintenance Table (Appendix A).
- Briefly warm-up the engine
- Test the brakes before riding the motorcycle.

WARNING*: Never wax or lubricate the brake disc. Loss of braking and an accident could result. Clean the disc with an oilless solvent such ans acetone. Observe the solvent warnings.





EN

PRE-DELIVERY INSPECTION

Description	Operation	Pre-delivery
Engine oil	Check level	❑
Two-stroke mix oil level	Check level	❑ ❉
Coolant	Check / Restore level	❑
Cooling system	Check for leakage	❑
Electric fans	Check operation	❑ ❉ ❉
Spark plugs	Check / Replace	❑
Throttle body / Carburettor	Check and adjust	❑
Brakes / Clutch fluid	Check level	❑
Brakes / Clutch	Check operation	❑
Brakes / Clutch	Check lines for leakage	❑
Throttle control	Check operation	❑
Throttle control	Check / Adjust play	❑
Choke control	Check operation	❑
Flexible controls and transm.	Check / Adjust	❑
Drive chain	Check / Adjust	❑

Description	Operation	Pre-delivery
Tyres	Check pressure	❑
Side stand	Check operation	❑
Side stand switch	Check operation	❑
Electrical equipment	Check operation	❑
Instrument panel	Check operation	❑
Lights / Visual signals	Check operation	❑
Horn	Check operation	❑
Headlight	Check operation	❑
Ignition switch	Check operation	❑
Locks	Check operation	❑
Screws and nuts	Check / Tighten	❑
Hose clamps	Check / Tighten	❑
General lubrication		❑
General test		❑

❉ : only for motorcycles with 2 stroke engine

❉❉ : only for some models

ALPHABETICAL INDEX



FR



TC 250 2012 - TC 250 2012 I.E. USA

Ed.00 - 08/2011

Lorsque non différemment indiqué, les donneé et les instructions se réfèrent à tous les modèles.

PRESENTATION

Bienvenus dans la famille motocycliste Husqvarna!
Votre nouvelle moto Husqvarna a été projetée et construite pour qu'elle soit la meilleure dans son genre. Les instructions de service ci-incluses ont été préparées pour vous fournir une guide d'entretien et de fonctionnement simple et clair.
Afin d'obtenir les meilleures performances de votre moto, veuillez suivre attentivement les instructions ici contenues, qui sont les plus simples à suivre pour les opérations d'entretien. Les réparations ou les entretiens plus spécifiques ou plus importants requièrent l'intervention de mécaniciens experts et l'utilisation d'équipements spécifiques.Votre Concessionnaire Husqvarna en sus des pièces de rechange originales, a l'expérience et tous les outils nécessaires à vous rendre un service excellent.

Rappeler en outre que le "Livret d'utilisation et de entretien" fait partie intégrantes du motocycle et donc il doit rester joint aussi au même en cas de revente.

Cette motocyclette utilise des éléments projetés et realizés grace à systèmes et technologies d'avanguard et expérimentés dans les competitions.
Dans les motocyclette de competition, chaque détail est vérifié après toutes les races pour garantir les meilleur performances. Pour le correct fonctionnement de la motocyclette, c'est nécessaire suivre le tableau de control et maintien dans l'Appendice A.

AVIS IMPORTANT

1) Les modèles **TC** êtes motocycles DE COMPÉTITION et ils sont garantis exempté par défauts de fonctionnement; le tableau d'entretien conseillé pour usage sportif se trouve dans l'Appendice A.



MOTOCROSS

IMPORTANT

Pour la reconnaissance de la garantie il fera à la référence la CONFIGURATION DU VÉHICULE, comme de suite décrit:

- MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF: AVEC LA PLEINE PUISSANCE

Cette motocyclette présent un setup pour les competitions et donc le maximum des performances sont garantis avec seulement un pilote.

Rappeler TOUJOURS que ces motocyclettes ont été projetées pour usage sportif où les conditions sont très différentes de celles d'un usage routier normal.

Pour maintenir la "Garantie de Fonctionnement" du véhicule, le Client doit suivre le programme d'entretien indiqué sur le livret d'usage et entretien en exécutant les coupons près des ateliers autorisés HUSQVARNA. Le coût pour la substitution des bouts et pour la main-d'oeuvre nécessaire pour respecter l'étage d'entretien est à la charge du Client.
NOTE: la garantie DÉCHOIT en cas de location du motocycle.

Préliminaires

Suivre scrupuleusement les instructions données dans ce manuel en prêtant attention aux remarques indiquées par les mots suivants:

ATTENTION*: Indique la possibilité de blessures graves ou mortelles si ces instructions ne seraient pas suivies.
ATTENTION*: Indique la possibilité que de blessures graves soient provoquées à la personne, ou des dommages sérieux au véhicule, si ces instructions ne seraient pas suivies.
Note*: Fournit d'ultérieures informations.

Remplacement de détails

Pour assurer un usage sans aléa, remplacer les plusieurs éléments avec des éléments ORIGINAUX Husqvarna.

ATTENTION*: Après une chute, inspecter soigneusement le motocycle. Assurez-vous que la poignée des gaz, les freins, l'embrayage, et tous les autres commandes et composants, ne soient pas endommagés, car la conduite d'un motocycle endommagé peut provoquer des accidents.

ATTENTION*: Ne jamais démarrer le motocycle, ou effectuer des opérations d'entretien, sans s'habiller convenablement. Porter le casque, les bottes, les gants, les lunettes pour cyclomotoristes et tout autre mise appropriée.

ATTENTION*: Ce motocycle est un véhicule sophistiqué à utiliser dans les compétitions. Ne jamais démarrer ou conduire le motocycle sans avoir la nécessaire expérience. Assurez-vous d'être toujours dans de bonnes conditions physiques.

PRECAUTIONS POUR LES ENFANTS ATTENTION

- **Garer le véhicule à l'abri dans un endroit où il ne pourra pas être heurté ou endommagé.Les coups, même involontaires, pourraient provoquer la chute du véhicule avec le danger conséquent pour les personnes, en particulier pour les enfants.**
- **Pour éviter toute chute accidentelle du véhicule, ne jamais le garer sur un terrain mouillé ou irrégulier, ni sur le goudron rendu ardent par l'effet du soleil.**
- **Etant donné que le moteur ou le système d'échappement peuvent atteindre des températures très élevées, garer la moto dans un endroit où les piétons ou les enfants ne pourront pas la toucher facilement.**

RESUME Page

Avis

- Les indications "droite" et "gauche" se refèrent aux deux côtés du motocycle par rapport au sens de marche.

- Z: numéro dents
- A: Autriche
  AUS: Australie
  B: Belgique
  BR: Brasile
  CDN: Canada
  CH: Suisse
  D: Allemagne
  E: Espagne
  F: France
  FIN: Finlande
  GB: Grand Bretagne
  I: Italie
  J: Japon
  USA: Etas Units d'Amerique

- Si non différemment spécifié, les données et les instructions sont valables pour tous les Pays.

ELEMENTS D'IDENTIFICATION

Le numéro d'identification moteur est gravé sur la partie supérieure du carter moteur, tandis que le numéro de matricule de la moto est gravé sur le tube de direction du cadre.

Veuillez noter sur ce livret **le numéro gravé sur le cadre**, auquel on doit toujours se référer lors d'une commande de pièces de rechange, ou lors d'une demande d'informations sur votre motocycle.

NUMÉRO DE CADRE

NUMERO D'IDENTIFICATION DU MOTOCYCLE

Le numéro de série se compose de 17 caractères et est placé du côté droit du fourreau de direction.

(●) = Type du modèle
(▲) = Année du modèle (2012)
(♦) = N° progressif

TC 250

ZKHA300AACV050001

(●) (▲) (♦)

TC 250 - USA

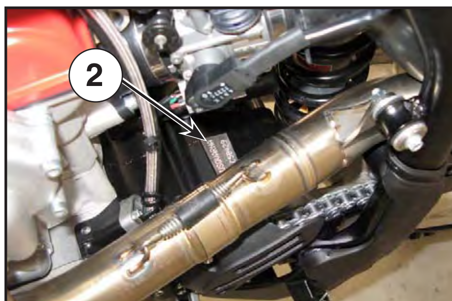
ZKHTC253#CV000001

(●) (▲) (♦)

1. Matricule cadre

2. Matricule moteur



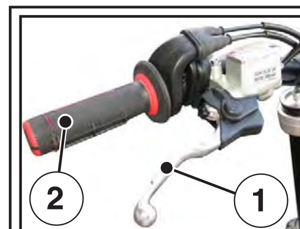


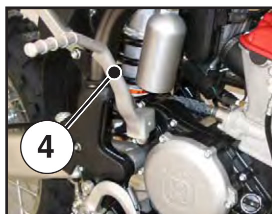
FR

POSITION DES COMMANDES

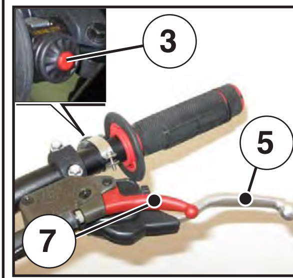
1. Levier de commande frein avant
2. Poignée de gaz
3. Bouton ENGINE STOP (arrêt du moteur)
4. Pédale de démarrage
5. Levier commande embrayage
6. Starter (pour le démarrage à froid)
7. Starter (pour le démarrage à chaud)
8. Bouchon réservoir carburant
9. Pédale de commande du levier de vitesses
10. Pédale commande frein arrière
11. Maître-cylindre de frein

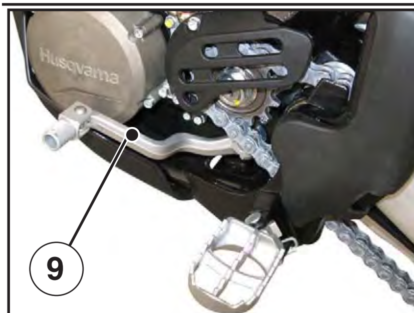


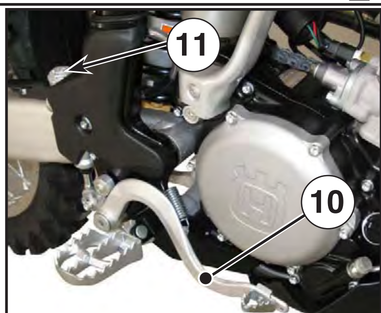


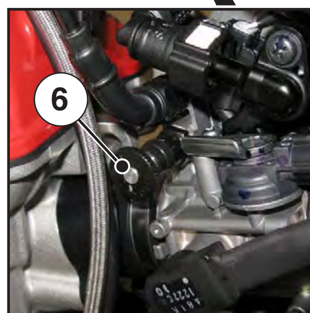












DONNEES TECHNIQUES

MOTEUR
Type.. un cylindre à 4 temps
Refroidissement ....liquide

Alésage..79 mm
Course ....50,9 mm
Cylindrée ....249,5 cm^3
Rapport volumetrique 13,6:1

Démarrage .... a pédale (avec dispositif de décompression automatique)

DISTRIBUTION
Type... à 4 soupapes en titane commandées par deux arbres à cames avec poussoirs à doigt, système d'actionnement mixte par chaîne/pignons

Jeu de soupapes (à moteur froid)
Admission ....0,15 mm
Echappement ....0,20 mm

LUBRIFICATION
Type..........................avec carter humide avec pompe à lobes et filtres à cartouche et à grillage

ALLUMAGE
Type...Electronique à décharge inductive avec avance variable à contrôle digital

Bougie type.. NGK CR9EI
Distance électrodes bougie ....0,8÷0,9 mm

ALIMENTATION
Type..injection électronique

TRASMISSION PRINCIPAL
Pignon moteur - Couronne embrayage......................Z 17- Z 54
Rapport de transmission 3,176

EMBRAYAGE
Type...multidisque à bain d'huile avec commande hydraulique

BOITE DE VITESSE
Type...............................avec engrenages en prise constante

Rapports de transmission
1ère vitesse..2,142 (z 30/14)
2éme vitesse...1,750 (z 28/16)
3éme vitesse ....1,450 (z 29/20)
4éme vitesse...1,227 (z 27/22)
5éme vitesse...1,041 (z 25/24)

TRANSMISSION SECONDAIRE
Pignon sortie boîte de vitesse- Couronne sur la roue ....Z 13- Z 50

Rapport de transmission... 3,846

RAPPORTS TOTAUX DE TRANSMISSION
1ère vitesse 26,180
2ème vitesse 21,380
3ème vitesse 17,715
4ème vitesse 14,994
5ème vitesse 12,726

CADRE
Type.......Mono-axe avec tubulures à section circulaire, rectangulaire ellepsoïdal en acier; cadre arrière en alliage leger

SUSPENSION AVANT
Type..................fourche téléhydraulique à tiges renversées et tourillon avancé (réglable en compression et extension); tiges Ø 48 mm.
Levée sur l'axe jambes...300 mm

SUSPENSIONE ARRIERE
Type................progressive avec monoamortisseur hydraulique
Levée roue ....296 mm

FREIN AVANT
Type à disque fixe Ø 260 mm de type "Wave" avec commande hydraulique et étrier flottant

FREIN ARRIERE
Type............à disque flottant Ø 240 mm de type "Wave" avec commande hydraulique et étrier flottant

JANTES
Avant ....en alliage léger: 1,6x21"
Arrière ....en alliage léger: 1,85x19"

PNEUS
Avant ....80/100 x 21"
Arrière ....100/90x19"

Pression de gonflage a froid
Avant ....0,9÷1,0 Kg/cm^2
Arrière ....0,8÷0,9 Kg/cm^2

FR

DIMENSIONS, POIDS, CAPACITE

Empattement ....1460 mm

Longueur totale...2215 mm

Largeur maxi ....820 mm

Hauteur maxi..1305 mm

Hauteur selle ....985 mm

Garde au sol mini ....325 mm

Poids en ordre de marche, sans carburant ....101,2 kg

Contenance réservoir d'essence ....6,5 l

Liquide circuit de refroidissement ....900 cc

Huile carter

Vidange huile et changement du filtre ....900 cc

Vidange huile..850 cc

TABLEAU DE GRAISSAGE, RAVITAILLEMENTS

Huile de graissage moteur, boîte des vitesses, transmission primaire

CASTROL POWER 1 RACING 10W-50

Liquide réfrigérant moteur

CASTROL MOTORCYCLE COOLANT

Liquide système de freinage

CASTROL RESPONSE SUPER DOT 4

Liquide de embrayage

CASTROL RESPONSE SUPER DOT 4

Lubrification par graisse

CASTROL PASTE TA GREASE

Lubrification par chaine transmission secondaire

CASTROL CHAIN LUBE RACING

Huile fourche avant

Kayaba KHL15-11

Protection contacts électriques

CASTROL METAL PARTS CLEANER

Bouche-trous pour radiateurs

AREXONS TURAFALLE LIQUIDO

COMMANDES

ROBINET DU CARBURANT
Le robinet du carburant n'est pas prévu sur ce modèle.

BEQUILLE LATERALE
Ce modèle est doté d'une béquille de stand (1) laquelle s'accroche au besoin à l'axe de la roue arrière.

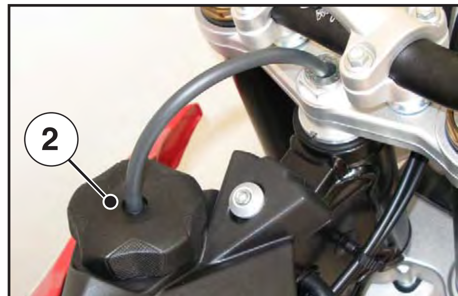
ATTENTION*: La béquille a été projetée pour supporter SEULEMENT LE POIDS DU MOTOCYCLE. Ne jamais s'asseoir sur le motocycle en utilisant la béquille comme support, car dans ce cas, on court le risque d'endommager la béquille et de se blesser.



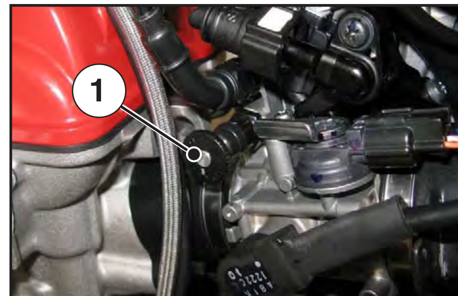
CARBURANT
Carburant recommandé: essence SANS PLOMB à 96 ÷ 98 octanes.

ATTENTION*: L'essence est une matière très inflammable que, dans des conditions particulières, peut devenir explosive. Arrêter toujours le moteur, ne pas fumer, ou approcher la flamme ou étincelles à la zone de ravitaillement, ou dans les lieux où on garde le carburant.

ATTENTION*: Ne jamais remplir le réservoir au délà de la limite inférieure de la goulotte de remplissage. Assurez-vous que le bouchon (2) du réservoir soit bien fermé.



DÉMARRAGE À FROID
Pour le démarrage à froid le motocycle est doté d'une molette (1) placée sur le corps à papillons. Tirer la molette vers l'extérieur pour activer le starter, agir inversement pour le désactiver.



FR

POIGNEE DES GAZ

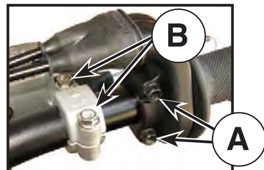
La poignée (1) des gaz est placée à droite du guidon. La position de la commande sur le guidonpeut être réglée en desserant les deux vis de fixation (A).

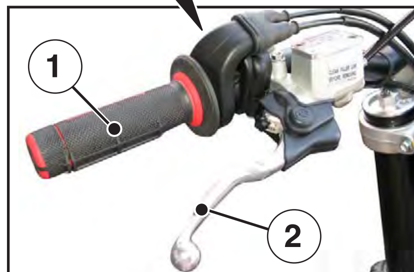
ATTENTION
N'oubliez pas de serrer les vis (A) après le réglage.

COMMANDE FREIN AVANT

La manette (2) de commande du frein avant est placée à droite du guidon. La position de la commande sur le guidon peut être réglée en desserant les deux vis de fixation (B).

ATTENTION
N'oubliez pas de serrer les vis (B) après le réglage.

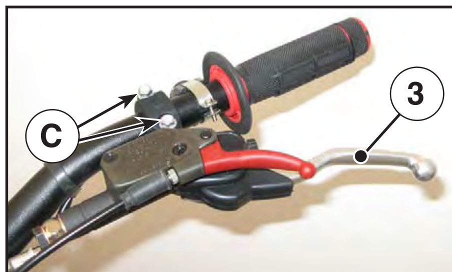




COMMANDE DE L'EMBRAYAGE

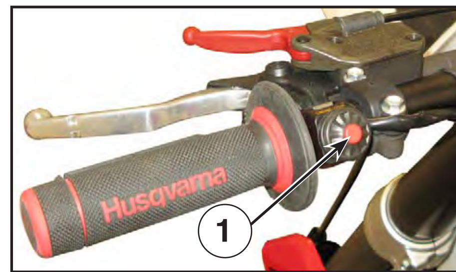
Le levier (3) de commande hydraulique de l'embrayage est situé à gauche sur le guidon et il est muni d'une protection.
La position de la commande d'embrayage sur le guidon peut être réglée en desserrant les vis (C) de fixation.

ATTENTION
N'oubliez pas de serrer la vis après le réglage.



BOUTON D'ARRET MOTEUR

Ce bouton (1) est place sur le côté gauche du guidon, auprès la commande de l'embrayage.



COMMANDE FREIN ARRIERE

La pédale (1) de commande du frein arrière se trouve du côté droit de la moto.

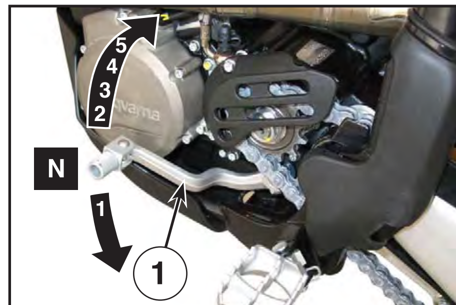


COMMANDE DU CHANGEMENT DE VITESSES

Le levier (1) est placé sur le côté gauche du moteur. A chaque changement de vitesse, le conducteur doit libérer la pédale qui retournera dans sa position centrale avant de passer à une autre vitesse. Entre la première et la deuxième vitesse se trouve le "point mort" (N).
On introduit la première vitesse en poussant le levier en bas; pour toutes les autres vitesses le pousser en haut.
La position du levier sur l'arbre peut être modifiée. Pour effectuer cette opération il faut desserrer la vis, enlever le levier et le placer dans une nouvelle position sur l'arbre.
Une fois l'opération terminée, serrer la vis.

AVIS*: Ne jamais changer de vitesse sans débrayer et sans fermer la poignée des gaz. Autrement, le moteur pourrait "s'emballer" et donc, subir des dommages.

N: Point mort



ATTENTION*: Ne pas ralentir en réchauffant les vitesses quand on se trouve à une vitesse qui pourrait amener le moteur à s'emballer ou bien faire perdre l'adhérence à la roue arrière, si la vitesse immédiatement inférieure devait être sélectionnée.

FR

MODE D'EMPLOI DE LA MOTO

CONTROLES PRELIMINAIRES
ATTENTION!
Examinez attentivement cette liste avant de partir, pour éviter tout incident ou toute pendant la marche.

1. **Contrôle tous les liquides**
   A. Niveau d'huile moteur/transmission
   B. Niveau du carburant
   C. Niveau du liquide de refroidissement

S'assurer que tous les bouchons soient mis en place correctement.

ATTENTION*: Ne jamais ôter le bouchon du radiateur quand le moteur est encore chaud!

2. **Contrôle des commandes**
   A. Poignée des gaz
   B. Levier d'embrayage
   S'assurer que les transmissions flexibles ne soient pas endommagées et glissent librement.
3. **Contrôle des freins**
   S'assurer qu'il n'y ait pas de pertes d'huile et que les tubes ne soient pas détériorés.
   Contrôler le fonctionnement.
4. **Contrôle des suspensions**
   Comprimer la fourche et la suspension arrière.
   Contrôler qu'il n'y a pas de pertes d'huile et s'assurer que le fonctionnement soit correct.
5. **Contrôle des roues**
   Contrôler les rayons et vérifier que les roulements ne soient pas usés.
   Contrôler les jantes et les pneumatiques.
   Contrôler la pression des pneus.
6. **Contrôle des rouleaux tendeurs de chaîne, du pignon et de la couronne**
   Contrôler l'usure des rouleaux, du pignon et de la couronne.
   S'assurer que la chaîne soit correctement réglée et lubrifiée.
7. **Contrôle du filtre à air et du système d'aspiration**
   Contrôler que le filtre soit propre.
   Contrôler les raccords en caoutchouc et les colliers.
8. **Contrôle du système d'échappement**
   Contrôler les montages et vérifier les ruptures éventuelles
   Contrôler les silencieux.
9. **Contrôle des couples de serrage**
   A. Bougie.
   B. Vérification générale des serrages.
10. **Contrôle de direction**
    Contrôler le jeu des roulements de la direction.

ATTENTION*: Pour ne pas provoquer des dommages sérieux au motocycle et des accidents aussi, effectuer des contrôles quotidiens avant de conduire.

RODAGE

La durée et la performance du moteur seront dévelopées si un rodage d'environ deux heures serait effectué avant une competition.
Durant la première demi-heure de conduite, il est avis de garder une vitesse très basse, et d'éviter les accélérations brusques pour ne pas forcer le moteur.
Effectuer une vindage d'huile et toutes les opérations d'entretien conséillées. Après la première demi-heure de conduite, augmenter le nombre des tours, mais sans forcer.
Une fois que les hautes vitesses sont insérés, ne jamais garder une viotesse trop basse. La moto peut être utilisée normalement à niveau de compétition après environ deux heures.

CONTROLES PENDANT LE RODAGE

- CONTROLE DE LA TENSION DES RAYONS DES ROUES;
- CONTROLE DU SERRAGE ROUES;
- CONTROLE DU SERRAGE GOUPILLE FOURCHE;
- CONTROLE DU REGLAGE CHAINE;
- CONTROLE DU JEU DES ROULEMENTS DE LA DIRECTION;
- CONTROLE DU SERRAGE DU GUIDON;
- CONTROLE DU SERRAGE DU MOTEUR SUR LE CADRE;
- CONTROLE DU SERRAGE DU RACCORD D'ASPIRATION;
- CONTROLE DU SERRAGE ECROUS, TETE ET CYLINDRE.

DÉMARRAGE DU MOTEUR

A moteur froid, à savoir après un arrêt prolongé de la moto ou si la température ambiante est basse, procéder comme suit :

1) tirer le levier (1) de l'embrayage ;
2) tirer la molette (2) vers l'extérieur ;
3) amener la pédale (3) de la boîte de vitesses au point mort et relâcher le levier de commande embrayage ;
4) pousser COMPLÈTEMENT et avec force la pédale (4) vers le bas, jusqu'à démarrer le moteur. Ramener la molette (2) du starter dans sa position d'origine dès que le moteur sera en mesure de tourner au régime de ralenti. Pour le démarrage à chaud, NE PAS utiliser le starter (2) mais tirer le levier (2A) jusqu'à ce que le moteur démarre, ensuite le relâcher. Ne pas faire fonctionner le moteur froid à plein régime pour que l'huile puisse chauffer et circuler dans tous les points qui doivent être lubrifiés.

ATTENTION*: Durant la phase de démarrage moteur de ce type de motocycle à haute performance, un fort "choc en retour" pourrait se produire. Ne jamais démarrer le moteur sans avoir mis les bottes de protection, car on court le risque de blesser la jambe si la pédale donne un fort "choc en retour", et le pied glisse.

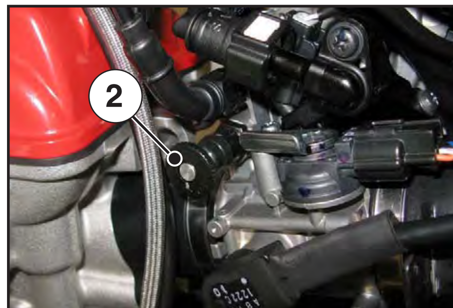
NOTE IMPORTANT DANS LE CAS DE LA MISE EN ROUTE A' FROID ET TEMPERATURES BAS

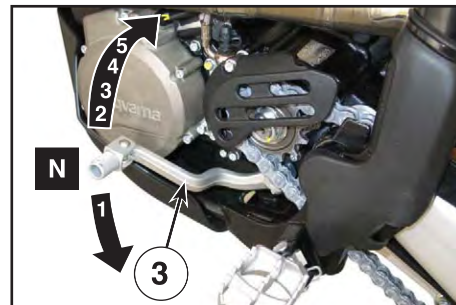
C'est conseiller de effectuer un bref chauffage au minimum, après avoir débrancher le starter, lorsque on obtien la normale réponse du moteur aux ouvertures du gaz.
De telle façon, l'huile passera par tous les points à graisser et le liquide réfrigérant atteindra la température nécessaire au bon fonctionnement du moteur.
On doit éviter de effectuer un chauffage trop prolongé du moteur.

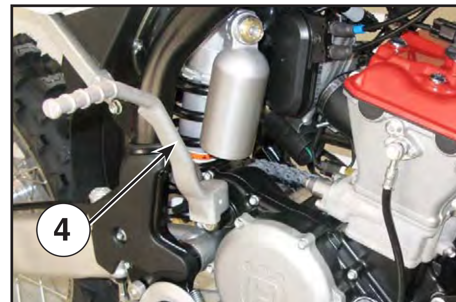
IMPORTANT

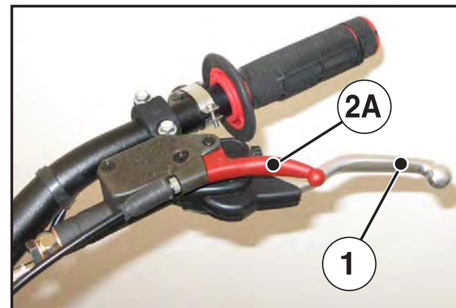
Le moteur froid, éviter les brusques accélérations.

ATTENTION*: Le système d'échappement des gaz contient monoxyde de carbone. Il est donc avis de ne jamais tourner à vide le moteur dans des milieux fermés.





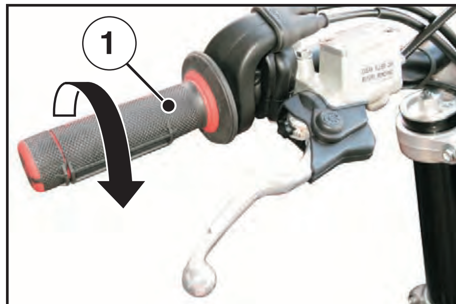


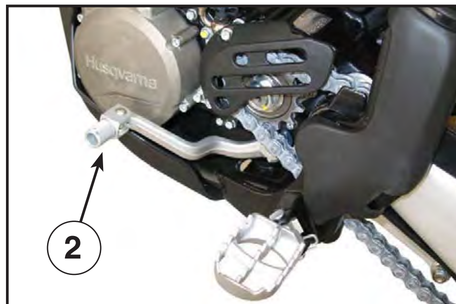


FR

ARRET DU MOTOCYCLE ET DU MOTEUR

- Fermer la poignée (1) des gaz tout, de façon à réduire la vitesse du motocycle.
- freiner soit la roue avant, soit l'arrière (pour une forte décélération, appuyer avec décision sur le levier et sur la pédale des freins).
- Une fois que le motocycle est arrêté, débrayer et placer le levier (2) de la boîte des vitesses au point mort.

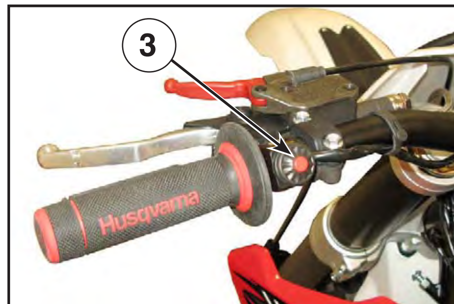




- Presser le bouton ROUGE (3) d'arrêt moteur.

ATTENTION*: Dans des conditions particulières, il est avis d'utiliser indépendamment le frein avant ou l'arrière. En roulant sur des terrains glissants, utilise prudemment le frein avant. L'usage incorrect des freins peut causer des accidents sérieux.

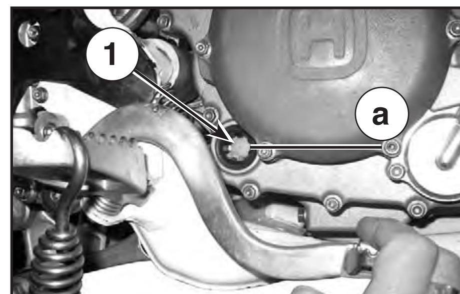
ATTENTION*: Au cas d'un blocage de la poignée des gaz dans la position ouverte, ou de tout autre mauvais fonctionnement où le moteur tourne d'une façon incontrôlable, appuyer IMMEDIATEMENT sur le bouton d'arrêt moteur.
Tandis que ce bouton est pressé, garder le contrôle du motocycle, et utiliser doucement les freins et le guidon.

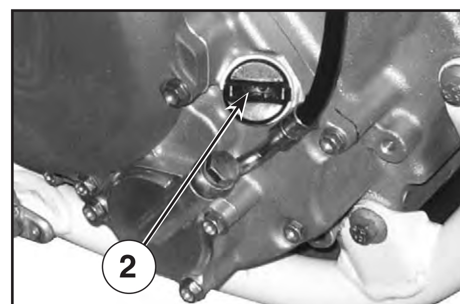


CONTROLE DU NIVEAU DE L'HUILE

En maintenant la moto horizontale et bien droite, contrôler le niveau d'huile à travers le hublot d'inspection (1) sur le carter droit du moteur. Vérifier que le niveau se trouve compris entre les deux niveaux MIN et MAX.
Pour effectuer le remplissage, ôter le bouchon de ravitaillement (2).
Avis*: effectuer cette opération à moteur chaud.

ATTENTION*: Veillez à ne jamais toucher l'huile moteur chaud.





VIDANGE D'HUILE MOTEUR ET NETTOYAGE-REMPLACEMENT DES FILTRES A TAMIS ET DE LA CARTOUCHE FILTRANTE

ATTENTION*: Veillez à ne jamais toucher l'huile moteur chaud.

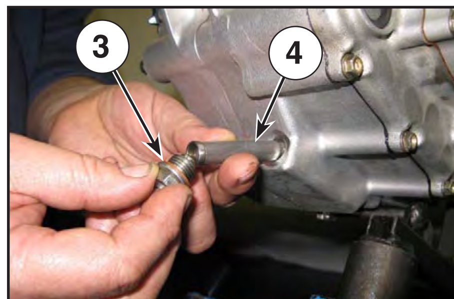
Vidange d'huile moteur à effectuer avec MOTEUR CHAUD; opérer comme suit:

- ôter le bouchon de ravitaillement (2);
- même si ce n'est pas indispensable, cela est recommandé ôter la protection moteur (A)
- placer une cuve dessous le moteur;

- Enlever le bouchon de vidange de l'huile (3), le filtre à grille (4) et vidanger l'huile usée;
- Effectuer le nettoyage du filtre à grille avec de l'essence;
- pour remplacer la cartouche filtre, il faut dévisser les trois vis de fixation (5) et retirer le couvercle (6) de la cartouche filtre;
- Une fois terminé le nettoyage-changement des filtres à huile, remonter les parties en procédant à l'inverse par rapport au démontage et verser la quantité d'huile reportée dans le TABLEAU DE LUBRIFICATION.

FR







CONTROLE DU NIVEAU REFRIGERANT

Contrôler le niveau (1) dans le radiateur droit avec moteur arrêté et motocycle en position verticale. Le réfrigérant doit se trouver à 10 mm au dessus des éléments.

Le bouchon (A) du radiateur est pourvu de deux position de déblocage, la première peut servir à la décharge préventive de la pression du circuit de refroidissement.

ATTENTION
Ne jamais enlever le bouchon du radiateur avec moteur chaud, car le liquide pourrait se déverser et provoquer des brûlures.

AVIS
Si des difficultés surgissent pour enlever le liquide des éléments laqués, laver à l'eau.



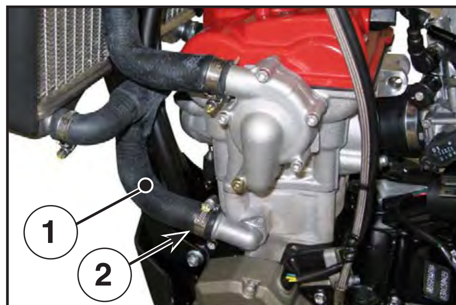
SUBSTITUTION DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Placer un récipient sur le côté gauche du cylindre, sous le tuyau (1). Enlever le tuyau d'échappement (a). Desserrer la bague (2) du tuyau (1), déconnecter le tuyau du raccord au moteur, ouvrir LENTEMENT le bouchon (3) du radiateur droit et laisser s'écouler le liquide de refroidissement dans le récipient en inclinant le véhicule sur la gauche.
Une fois cette opération terminée, remonter le tuyau (1) en le fixant avec le collier (2) et remonter le tuyau de vidange.
Verser la quantité de liquide nécessaire dans le radiateur et chauffer le moteur pour éliminer les éventuelles bulles d'air.

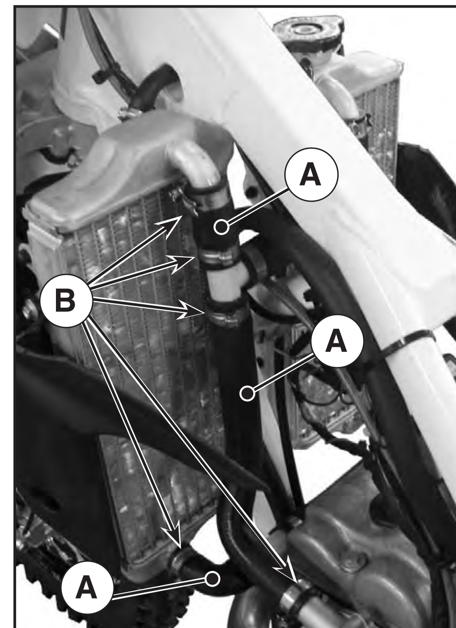
Vérifier souvent les manchons d'assemblage (voir " Fiche d'entretien périodique "): cela evitera des pertes du refrigerantet donc des grippages du moteur. Si sur les tuyanteries (A) il y a des crevasses, des foisennements ou des durcissements causés par séchage des manchons, il sera nécessaire les remplacer.
Contrôler la fixation correcte des colliers (B).

A: Tuyaux
B: Colliers









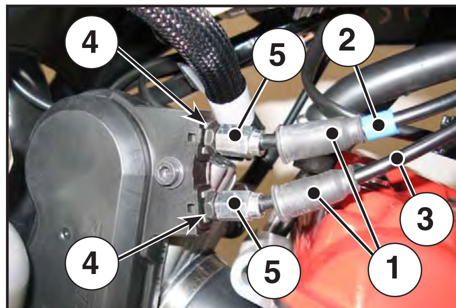
REGLAGE DU CABLE DE COMMANDE DES GAZ

Pour vèrifier le réglage du câble de la poigné des gaz, opérer comme suit:

- Enlever les capuchons (1) en caoutchouc ;
- vérifier que la course à vide est de 3 mm, en déplaçant le câble d'ouverture (2) en avant et en arrière ;
- vérifier que la course à vide est de 1 mm, en déplaçant le câble de fermeture (3) en avant et en arrière ;
- si cette condition ne se produit pas, débloquer l'écrou (4) et tourner la vis de réglage (5) de manière appropriée ; (dévisser pour réduire le jeu, visser pour l'augmenter);
- une fois le réglage effectué, bloquer l'écrou (4).

ATTENTION*: Pour ne pas porter préjudice à la sécurité, ne jamais conduire avec le câble de commande des gaz endommagé.

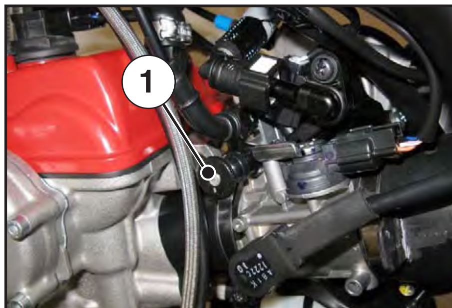
ATTENTION*: Puisque les gaz d'échappement contien-nent monoxyde de carbone, il est avis de ne jamais tourner à vide le moteur dans des milieux fermés.



REGLAGE DU RALENTI

Effectuer le réglage du carburateur avec moteur chaud et avec la poignée des gaz dans la position fermée.
Opérer comme suit:

- tourner la molette (1) située à droite du corps à papillons de 34 déclics environ à partir de la position complètement fermé, en contrôlant que le régime est d'environ 1.950 trs/min à l'aide de l'instrument approprié (tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le régime, dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour le réduire).



CONTROLE DE LA BOUGIE D'ALLUMAGE

Bougie (A) de type:

- NGK CR9EI;

la distance entre les électrodes doit être de:

- 0,8÷ 0,9 mm (0,031÷ 0,035 in.).

Une distance supérieure peut entraîner des difficultés de démarrage et de surcharge de la bobine.
Une distance inférieure peut causer des problèmes d'accélération, de fonctionnement au ralenti et de performances aux petites vitesses.

- Retirer le connecteur (1) de la bobine (2).
- Dévisser les deux vis (3) et retirer la bobine (2) et l'arrêtoir (4), ensuite retirer la bougie.
  REMARQUE : au moment de la repose contrôler que le joint (5) est positionné de manière correcte ; la dent de repère (6) doit être au niveau de la rainure (7) de l'arrêtoir (4).

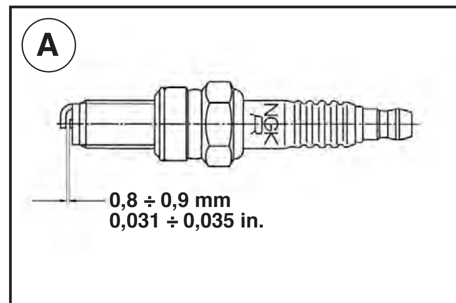
Il est conseillé d'examiner la bougie juste après son démontage puisque les dépôts et la coloration de l'isolant fournissent des renseignements utiles.

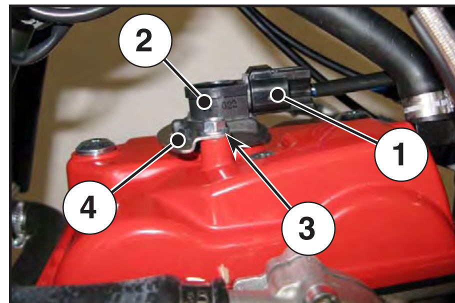
Degré thermique exact:
La pointe de l'isolant est sèche et sa couleur est marron clair ou gris.
Degré thermique élevé:
La pointe de l'isolant est sèche et couverte d'incrustations foncées.
Degré thermique bas:
La bougie est surchauffée, la pointe de l'isolant est vitreuse et de couleur blanche ou grise.

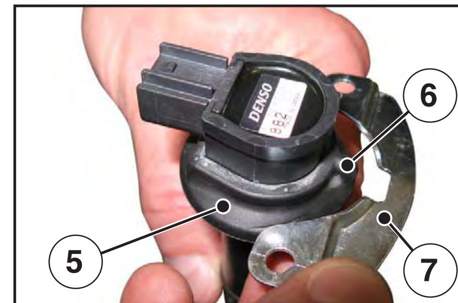
AVIS*: Il ne faut pas négliger certaines précautions quand on remplace la bougie avec une "plus chaude" ou "plus froide". Rappelez-vous que une bougie ayant un dégré thermique trop élevé peut provoquer des préallumages et endommager le moteur et que une bougie avec un dégré thermique trop bas peut provoquer un acroissement remarquable des dépôts de carbone.

Avant de remonter la bougie, nettoyer soigneusement les électrodes et l'isolant en utilisant une brosse métallique.
Appliquer gras graphité sur le filet de la bougie, la visser à la main au point d'au bout donc la serrer au couple de 10÷12 Nm. Desserrer la bougie et la serrer de nouveau aux 10÷12 Nm (1÷1,2 Kgm - 7.4÷8.9 ft/lb). Les bougies avec l'isolant fendillé ou les électrodes corrodées doivent être remplacées.

FR



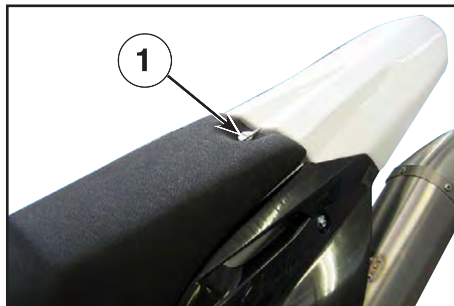


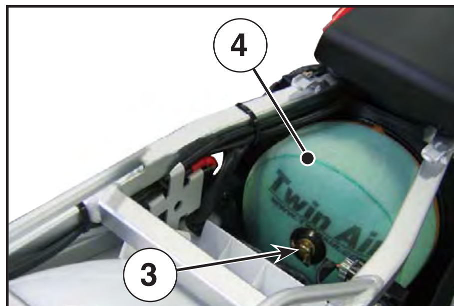


CONTROLE FILTRE A AIR

Tourner le pivot arrière (1) en sans antihoraire, enlever la selle de la vis de fixation avant.

Enlever la vis (3) et le filtre à air complet (4). Séparer le filtre (5) du cadre (6).



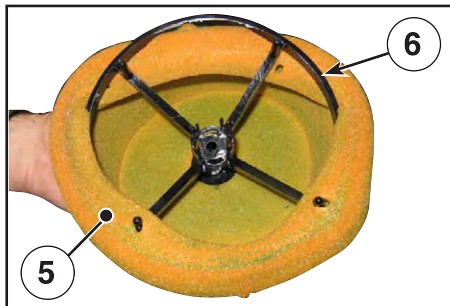


NETTOYAGE FILTRE A AIR

Laver le filtre avec un détergent spécifique et lui essuyer parfaitement (laver le filtre avec essence seul en cas de nécessité). Le plonger en huile spéciale pour filtres et l'essorer pour faire sortir l'huile superflue.

ATTENTION*: Pour le nettoyage de l'élément filtrant ne jamais utiliser de l'essence ou du solvant à bas point d'inflammation, car des incendies ou des explosions pourraient se vérifier.

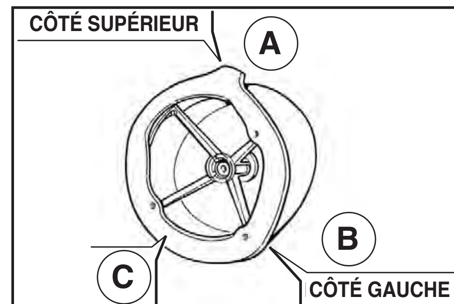
ATTENTION*: Le nettoyage de l'élément filtrant doit se passer dans des milieux très bien ventilés. Veillez à ce que des flammes ou des étincelles ne soient jamais approchées à la zone de travail.



MONTAGE

Pour avoir une bonne étachéité, graisser le borde (C) du filtre dans la direction du logement.
Lorsque le filtre est remis en place, s'assurer que l'extrémité (A) soit tournée vers le haut et que l'angle (B) se trouve sur le côté inférieur gauche de la boîte filtre. Remonter les autres pièces enlevées précédemment.

ATTENTION*: Au cas d'un montage erroné du filtre, de la crasse ou de la poussière pourraient s'introduire dans le filtre et provoquer une usure rapide des segments du piston et du cylindre.





REGLAGE DU JEU DES PALIERS DU GUIDON

Pour que la sécurité soit garantie, le guidon devrait toujours être parfaitement réglé de telle sorte qu'il tourne librement, sans aucun jeu. Pour contrôler le réglage du guidon, positionner sous le moteur une béquille ou un support de telle sorte que la roue avant soit soulevée du sol. Exercer une légère pression sur les extrémités du guidon pour faire tourner la rotule de direction; le guidon doit tourner sans effort.



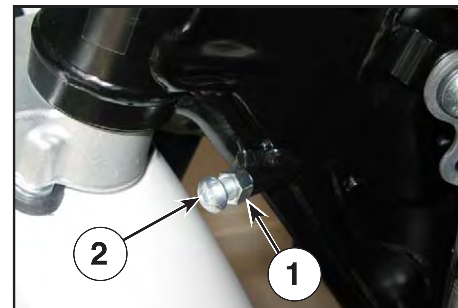
Se placer devant la moto, saisissez les extrémités inférieures des porte tiges de fourche en les mouvant dans le sens de leur axe.
En présence d'un jeu, effectuer un réglage comme suit:
- desserrer l'ecrou (1) de la barre de direction;
- desserrer les 4 vis (3) de fixation de la tête de direction aux montants de la fourche.
- Tourner en sens horaire le collier (2) par la clé spéciale de la barre de direction, jusqu'à l'obtention d'un réglage correct du jeu.
- serrer l'ecrou (1) de la barre avec un couple de serrage de 80÷90 Nm (8÷9 Kgm) (59÷66,38 ft/lb).
- serrer les 4 vis (3) sur la tête de direction 22,5÷26,5 Nm (2,3÷2,7 Kgm) (16,9÷19,5 ft/lb).

AVIS*: Pour des raison de sécurité, ne jamais conduire le motocycle avec les paliers du guidon endommagés.



RÉGLAGE ANGLE DE BRAQUAGE

L'angle de braquage peut être changé en agissant sur les groupes de réglage situés aux côtés du fourreau de direction de la manière suivante : desserrer le contre-écrou (1) et tourner la vis de réglage (2) jusqu'à obtenir l'angle voulu puis serrer à nouveau le contre-écrou (1). Effectuer les mêmes modifications des deux côtés.



FR

REGLAGE DU LEVIER DU FREIN AVANT ET CONTRÔLE DU NIVEAU FLUIDE FREIN AVANT

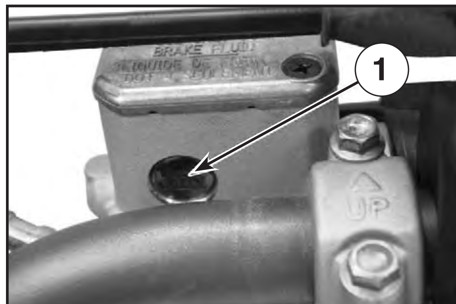
Le registre (a) met sur le levier de commande il permet de changer la position de la course à vide (a). La course à vide (a) doit être au moins de 10 mm (0,39 in.).
Le niveau d'huile dans le réservoir ne doit jamais se trouver au-dessous de la valeur minimale (1) visible par la lunette placée sur la côté arrière du la pompe.
L'abaissement du niveau d'huile permet l'entrée d'air dans le système; par conséquent, la course du levier sera plus longue.

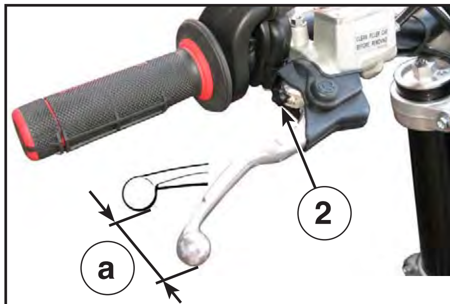
ATTENTION*: Si le levier du frein est trop "souple", celà signifie qu'il y a de l'air dans la tuyauterie, ou un défaut dans le système. Puisqu'il est dangereux de conduire le motocycle dans ces conditions, faire contrôler le système de freinage chez le Concessionnaire Husqvarna.

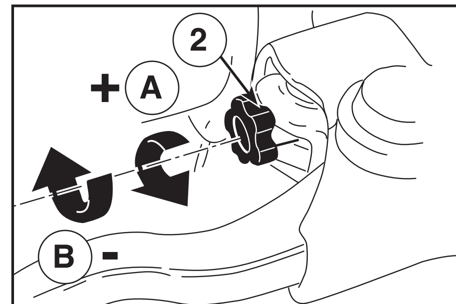
AVIS*: Ne jamais verser le fluide des freins sur des surfaces vernissées ou des éléments transparents, comme lentilles de phare.
AVIS*: Ne jamais mélanger deux types de fluide différents. Si on employe une marque différente de fluide, éliminer d'abord le fluide existant.

ATTENTION*: Puisque le fluide des freins peut causer des irritations, éviter tout contact avec la peau et les yeux. Nettoyer la partie atteinte, et s'il s'agit des yeus, appeler un médécin.

A: pour augmenter le jeau
B: pour dimínuer le jeau









REGLAGE POSITION PEDALE FREIN ARRIERE

La position du pedal de contrôle frein arrière par rapport au repose-pied, peut être réglée selon les exigences du pilote.
Si l'on doit effectuer ce réglage, agir de la façon suivante:
- Desserrer la vis (1);
- tourner la came (2) pour régler la course à vide (A);
- après l'avoir réglée serrer à nouveau vis (1).

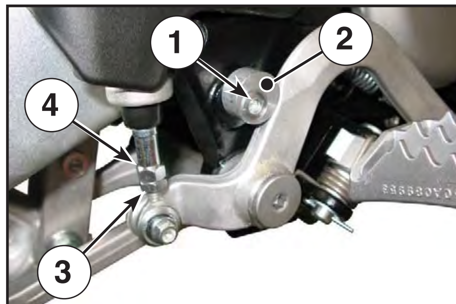
Après avoir effectué ce réglage, il faut régler la course à vide de la pédale, selon les instructions ci-dessous.

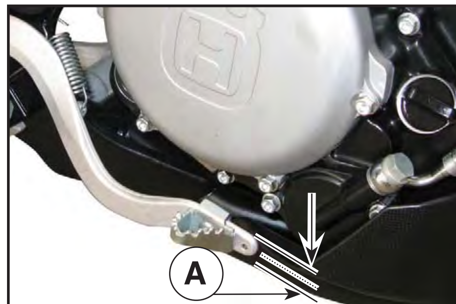
RÉGLAGE DE LA COURSE À VIDE DU FREIN ARRIÈRE

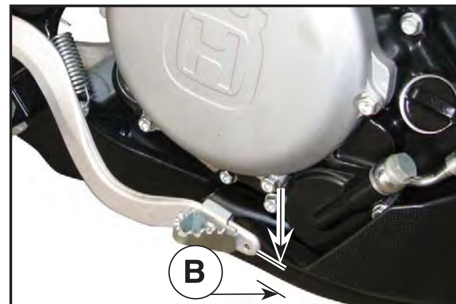
La pédale de contrôle du frein arrière doit avoir une course à vide (B) de 5 mm (0,2 in.) avant de commencer le freinage.

Au cas où cela ne se vérifiait pas, effectuer le réglage de la façon suivante:
- desserrer l'écrou (3);
- agir sur la tige de commande pompe (4) pour augmenter ou réduire la course à vide;
- après le réglage serrer a nouveau l'écrou (3).

ATTENTION
L'absence de la course à vide prévue donnera lieu à une usure rapide des pastilles du frein avec le risque d'atteindre l'INEFFICACITE TOTALE DU FREIN.







CONTROLE DU NIVEAU FLUIDE

Le niveau (A) doit être situé entre les encoches sur le réservoir pompe.

RÉGLAGE DU LEVIER DE COMMANDE DE L'EMBRAYAGE HYDRAULIQUE

La course à vide (A) doit être au moins de 10 mm (0,39 in.).
La position du levier sur le guidon peut être changée en fonction de la dimension de la main du pilote.
Pour se rapprocher le levier de la poignée, tourner le registre (B) en sens HORAIRE.

Pour éloigner le levier de la poignée, tourner le registre (B) en sens INVERSE AUX AIGUILLES D'UNE MONTRE.

A

A

B

REGLAGE DES SUSPENSION PAR RAPPORT AUX CONDITIONS DE LA PISTE

Les instructions suivantes sont une guide pour la mise en service des suspensions selon le type de terrein trouvé.
Avant d'effectuer tout changement, et ensuite aussi, lors d'un réglage insuffisant il faudra partir toujours du tarage standard, en augmentant ou en diminuant les déclics de réglage un à la fois.

TERREIN DUR
Fourche: réglage en compression plus souple.
Amortisseur: réglage en compression plus souple.
En roulant à grande vitesse, il faudra un réglage plus souple des deux suspensions soit en compression, soit en extension. Ce réglage garantira une meilleure adhérence des pneus à la route.

TERREIN SABLEUX
Fourche: réglage en compression plus raide, ou remplacer le ressort standard avec un ressort plus raide, avec réglage de la compression plus souple, tandis que le réglage de l'extension sera plus raide.
Amortisseur: réglage en compression, et spécialement en extension, plus raide.
Opérer sur la précharge du ressort pour baisser la partie arrière de la moto.

TERREIN BOUEUX
Fourche: réglage en compression, ou remplacer le ressort standard avec un ressort plus raide.
Amortisseur: réglage en compression et en extension plus raide.
Opérer sur la précharge du ressort pour soulever la partie arrière de la moto. Il est avis de remplacer les ressorts sur les deux suspensions pour compenser l'accroissement du poids de la moto, dû à la boue accumulée.

NOTE:
Si la fourche est trop souple ou trop raide dans n'importe quelle condition de réglage, contrôler le niveau d'huile dans la tige, car il pourrait être trop bas ou trop haut ; se rappeler que l'huile en excès dans la fourche entraîne un curage d'air plus fréquent. Si les suspensions ne réagissent point aux changements de tarage, contrôler les groupes de réglage pouvant être bloqués.





REGLAGE FOURCHE

a) COMPRESSION
Tarage standard: -9 clicks.

Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre (A) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte ensuite, retourner le de souscités déclics en arrière. Pour obtenir une action de freinage plus souple, tourner le registre dans le sens anti-horaire. Renverser les opération pour obtenir une action de freinage plus raide.

b) EXTENSION
Tarage standard: -13 clicks.

Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre (C) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Ensuite, retourner le de souscités déclics en arrière. Pour obtenir une action de freinage plus souple, tourner le registre dans le sens anti-horaire. Renverser les opération pour obtenir une action de freinage plus raide.

- EVENT D'AIR (à effectuer après chaque compétition, ou tous les mois).
Placer la moto sur la béquille centrale et détendre complètement la fourche et desserer la soupape d'évent d'air (D). Dès que le travail est terminé serrer la soupape.

NOTE: Ne jamais forcer les vis de réglage au dela des positions d'ouverture et de fermeture maximum.

NOTE
Index de flexibilité des ressorts standard:
K=8,8 N/mm

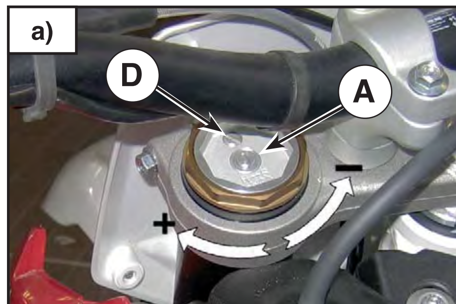
NOTE
Pour ne pas altérer la valeur de précharge, remplacer toujours le ressort avec les entretoises.

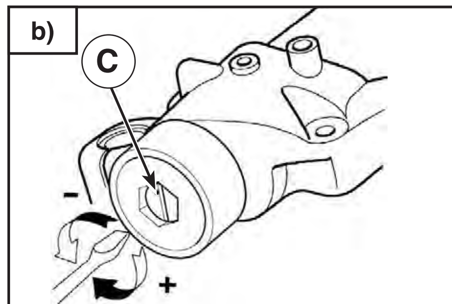
NIVEAU D'HUILE DE LA FOURCHE

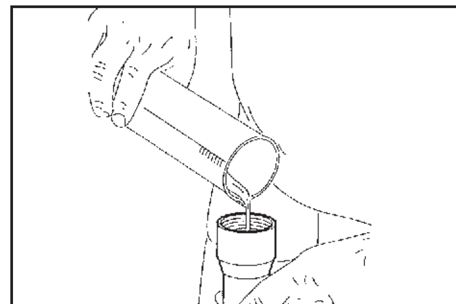
Pour un fonctionnement correct, les tiges de la fourche doivent avoir la quantité d'huile prévue.

Oter les tiges des fourches pour contrôler le niveau d'huile à leur intérieur. Opérer comme suit:
- enlever les bouchons des tiges;
- enlever les ressorts des tiges en laissant écouler l'huile;
- porter la fourche à fin de course.

QUANTITÉ D'HUILE DANS CHAQUE TIGE
556 cm^3 (33.93 in^3)
Cartouche: 196 cm^3 (11.96 in^3)
Fourreau: 360 cm^3 (21.97 in^3)





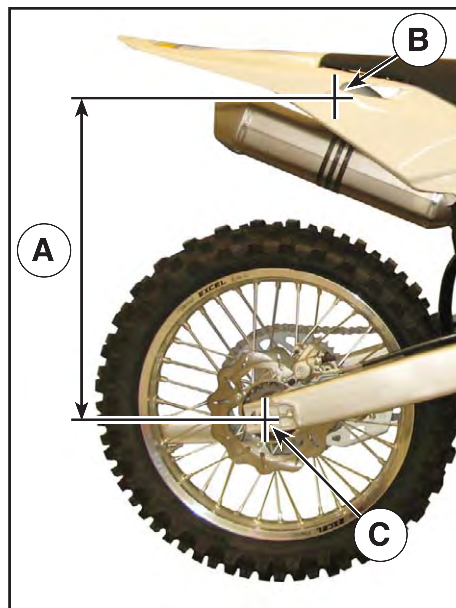


REGLAGE DE L'AMORTISSEUR

Régler l'amortisseur arrière selon le poids du conducteur et suivant les condition du sol.
Agir comme suit:

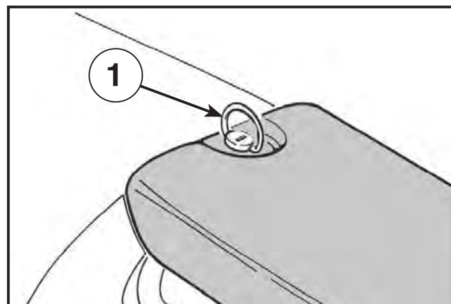
1. Placer la moto sur la béquille et mesurer la distance (A).
2. S'asseoir sur la moto dans la position normale de conduite et avec tout l'équipement.
3. A l'aide d'une autre personne, relever la nouvelle distance (A).

B: axe de la vis de fixation panneau
C: axe du pivot roue arrière



4. La différence entre ces deux mesurages représente l' "ABAISSEMENT" de la partie arrière de la moto.
   L'abaissement conseillé est de 100 mm. avec amortisseur froid. De 95 mm. avec amortisseur chaud.
5. Pour obtenir l'abaissement correct en fonction de votre poids, régler la précharge du ressort de l'amortisseur (comme décrit à flanc).

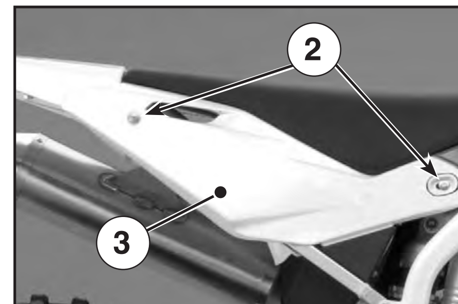
ATTENTION*: Ne jamais démonter l'amortisseur car il contien du gaz sous pression. Pour des interventions plus importantes, contacter le Concessionnaire Husqvarna.



REGLAGE DE LA PRECHARGE DU RESSORT AMORTISSEUR

Agir comme suit:

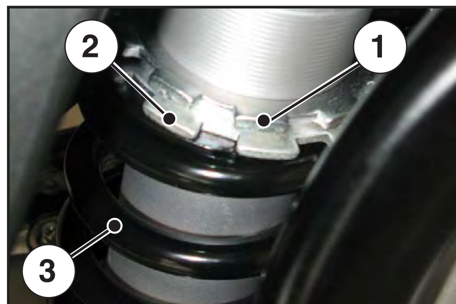
1. Enlever la selle après avoir tourné dans le sens inverse des aiguilles d'une montre le pivot arrière (1) de fixage, oter les vis (2) et le panneau latéral droite (3).



FR

2. Nettoyer le contre-collier (1) et le collier de réglage (2) du ressort (3).
3. Desserrer le contre-collier à l'aide d'une clé à crochet, ou d'un poinçon en aluminium.
4. Tourner le collier de réglage jusqu'à la position désirée.
5. Une fois ce réglage effectué (en fonction de votre poids et style de conduite), bloquer le contre-collier. (Couple de serrage: 5 Kgm; 49 Nm; 36.2 ft/lb).
6. Remonter le panneau latéral droite et la selle .

ATTENTION*: Lors d'un réglage de l'amortisseur, veillez à ne jamais toucher un tuyau d'échappement chaud.



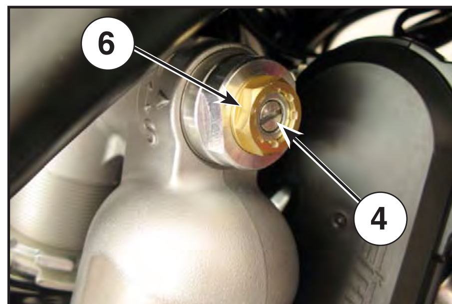
REGLAGE AMORTISSEUR HYDRAULIQUE

La course de compression peut être réglée séparément de celle d'extension.

A) REGLAGE FOURCHE - Tarage standard:
1) Basse vitesse d'amortissement:
- TC 250 USA: 10 clicks;
- TC 250: 12 clicks
(registre 4)

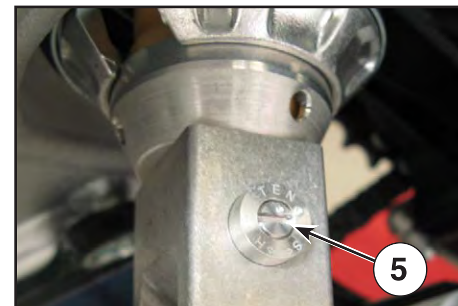
2) Haute vitesse d'amortissement:
- 1.1/2 déclics
(registre 6)

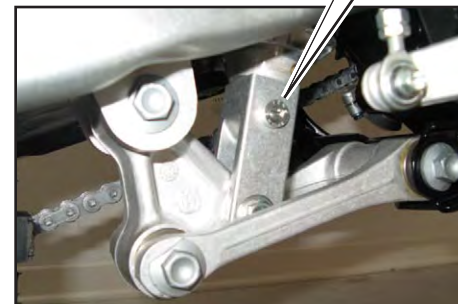
Pour rétablir le tarage standard, tourner les registres supérieurs (4) et (6) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Retourner ensuite à l'arrière de déclics souscités. Pour avoir une action freinante plus souple, tourner les registres en sens antihoraire. Renverser les opérations pour avoir une action freinante plus raide.



B) EXTENSION - Tarage standard:
- 10 clicks (± 1-2 clicks)

Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre inférieur (5) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Retourner ensuite à l'arrière de déclics souscités. Pour avoir une action freinante plus souple, tourner le registre en sens antihoraire. Renverser les opérations pour avoir une action freinante plus raide.





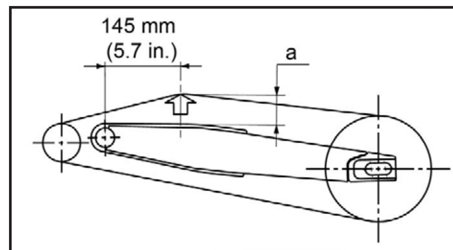
REGLAGE DE LA CHAINE (Fig. A)

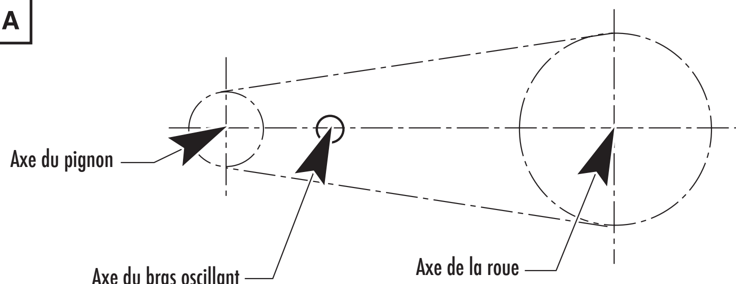
Pour prévenir l'usure excessive et pour des raisons de sécurité, contrôler, lubrifier et régler la chaîne en suivant les instructions du "Tableau d'entretien".
Une usure excessive de la chaîne, ou bien un réglage incorrect, (chaîne trop tendue ou jeu excessif), peut provoquer la sortie ou la rupture de la couronne. Pour régler la tension de la chaîne il est nécessaire d'abaisser la partie arrière du motocycle en manière d'obtenir l'alignement de l'axe pignon, axe rotation fourche et axe roue arrière comme indiqué dans la figure, en faisant tourner de trois trous la roue arrière. En cette condition la chaîne ne doit pas résulter tendue même s'il n'y a pas aucunne flè.

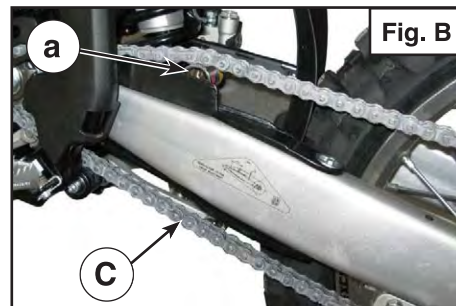
RÉGLAGE RAPIDE (Fig. B)

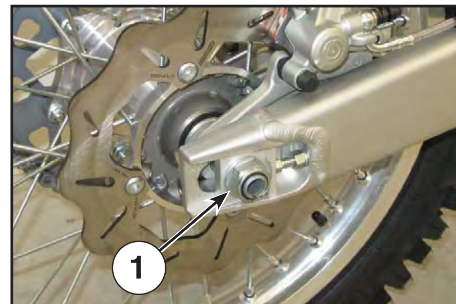
Insérer, à l'endroit indiqué sur la figure, une boussole (a) d'un diamètre de 35 mm (ou bien une entretoise de la même épaisseur) et vérifier que la branche inférieure (C) de la chaîne est légèrement tendue.
Si ce n'est pas le cas, procéder de la manière suivante :
- desserrer du côté droit, à l'aide d'une clé à douille de 27 mm, l'écrou (1) de fixation du pivot de la roue ;
- desserrer les contre-écrous (2) sur les deux tendeurs de chaîne, à l'aide d'une clé de 12 mm, et agir sur les vis (3) afin d'obtenir la valeur de tension correcte ;
- une fois effectué le réglage, serrer les contre-écrous (2) et l'écrou du pivot de roue (1).

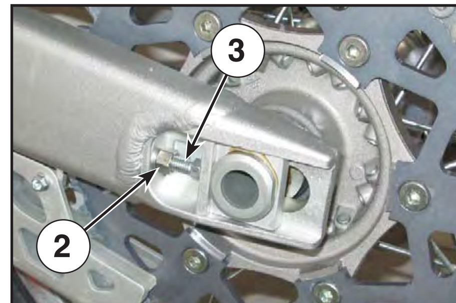
Après le réglage, contrôler toujours l'alignement de la roue.











LUBRIFICATION CHAINE

Lubrifier la chaîne en suivant les instructions reportées ci-dessous.

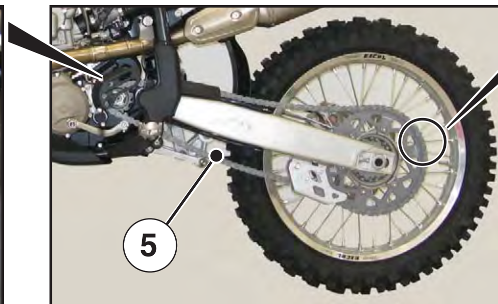
AVIS*: Ne jamais utiliser de la graisse pour lubrifier la chaîne, car la graisse aide à ramasser la poussière et la boue qui, en agissant en tant qu'abrasives, provoquent l'usure rapide de la couronne, du pignon et de la chaîne.

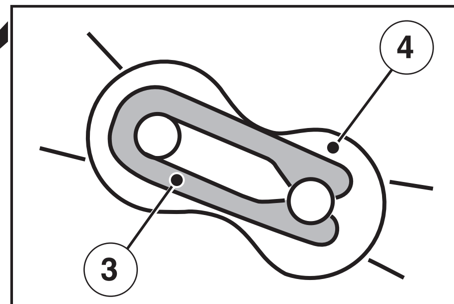
Démontage et nettoyage

Si la chaîne est très sale, la ôter et la nettoyer avant de la graisser. Opérer comme suit:

1 - Placet une béquille ou un block dessous le moteur, de façon à avoir la roue arrière soulevée du sol.
Oter: les vis (1), la protection (2) du pignon, le clip (3), le joint (4) et la chaîne (5);
Pour le remontage, effectuer les même operations, mais en sens inverse.







2 - Contrôler que la chaîne ne soit pas usée ou endommagée et la remplacer en suivant les instructions données dans le Tableau d'Entretien Périodique. Contrôler les rouleaux et les mailles de la chaîne.
3 - Contrôler que le pignon et la couronne ne soient pas endommagés.
4 - Laver et lubrifier la chaîne en suivant les instructions données ci-dessous.

Lavage de la chaîne sans bagues d'étanchéité OR

Laver avec pétrole, mazout, ou huile de paraffine. L'usage de trichloréthylène ou d'essence prévoit l'essorage et le graissage de la chaîne, afin d'éviter toute oxidation.

Graissage de la chaîne sans bagues d'étanchéité OR

Après l'essorage, plonger la chaîne dans un fluide lubrifiant au bisolfure de molybdène, ou dans une huile moteur à haute vscosité. Chauffeur l'huile jusqu'elle devient fluide

Remarque * : Comme alternative il est également possible d'utiliser des lubrifiants en spray appropriés.

5 - Si la chaîne a été coupée, la remonter en utilisant un joint.
6 - Monter le ressort (a) du joint de façon à avoir la partie fermée tournée dans le sens de rotation de la chaîne, ainsi comme a été indiqué dans la figure (en bas).

Note * : Le joint est l'élément plus important de la chaîne d'entrainement. Même si le joint est dans des bonnes conditions, pour plus de sécurité il est avis de monter un nouveau joint quand la chaîne est remontée.

7- Régler correctement la chaîne, comme indiqué au paragraphe « Réglage de la chaîne ».

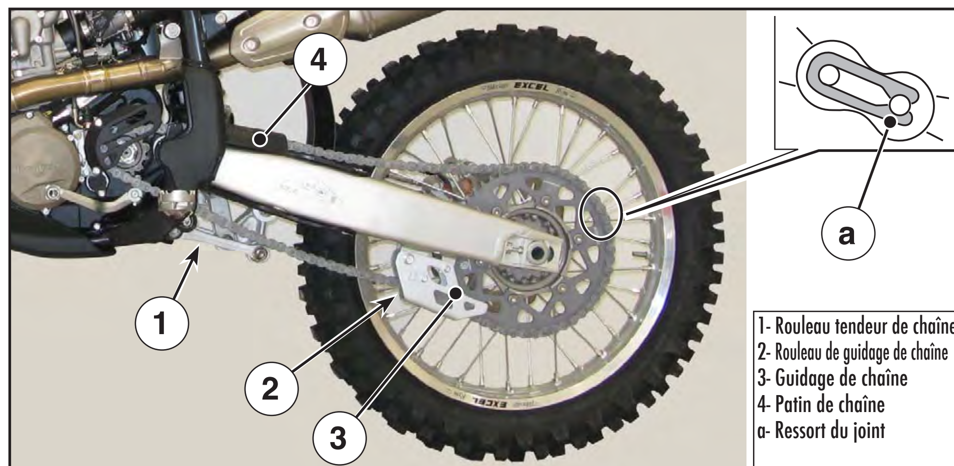
AVIS*: Le lubrifiant de la chaîne NE DOIT JAMAIS entrer en contact du pneu ou du disque frein arrière.

Rouleau tendeur de chaîne, rouleau de guidage chaîne, patin chaîne

Contrôler l'usure des éléments susdits et les remplacer si nécessaire.

AVIS*: Contrôler l'alignement du rouleau de guidage chaîne. Veillez à ce que ce rouleau ne soit pas cintré, car il pourrait provoquer une usure excessive de la chaîne, ou un déraillement de la chaîne du pignon.

FR



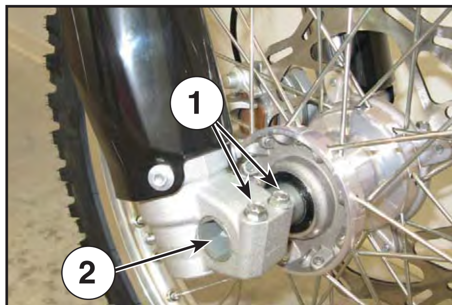
1- Rouleau tendeur de chaîne
2- Rouleau de guidage de chaîne
3- Guidage de chaîne
4- Patin de chaîne
a- Ressort du joint

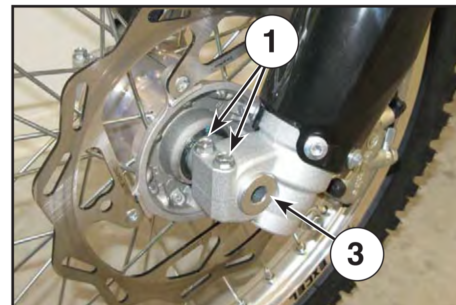
DÉMONTAGE DE LA ROUE AVANT

Placet une béquille ou un block dessous le moteur, de façon à avoir la roue avant soulevée du sol.
Desserrer les vis (1) qui bloquent l'axe (2) de la roue sur les supports des montants de la fourche.
Bloquer l'extrémité de l'axe (2) de la roue et dévisser, en même temps, la vis (3) sur le côté opposé; enlever l'axe de la roue.

NOTE
Lorsque la roue est démontée, ne pas tirer la poignée du frein, pour ne pas faire avancer les pistons de l' etrier. Après le démontage de la roue avant, poser la roue avec le disque sur le dessus.







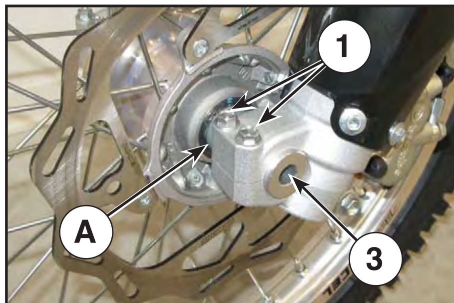
RÉMONTAGE DE LA ROUE AVANT

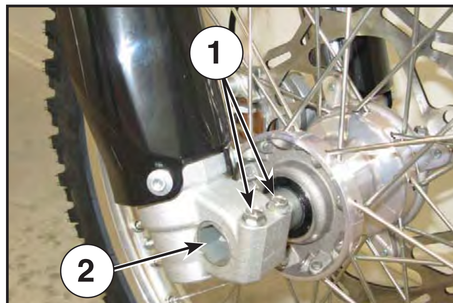
Insérer l'entertoise gauche sur le moyeau de la roue (A).
Insérer la roue entre les deux tiges de la fourche de manière à introduire le disque de frein dans l'etrier.

Insérer du côté droit l'axe de roue (2) précédemment graissé et le pousser jusqu'en butée sur le tube gauche ; pendant cette opération il est conseillé de faire tourner la roue. Visser la vis (3) sur le côté gauche de la fourche SANS la bloquer.
A ce point, pomper plusieurs fois en poussant vers le bas le guidon jusq'à être certain de l'alignement parfait des tiges de fourche.
Bloquer: les vis (1) sur la tige droite (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb), la vis (3) sur le côté gauche (51,45 Nm/ 5,25 Kgm/ 38 ft-lb) et les vis (1) sur la tige gauche (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb).

NOTE
Après le rémontage de la roue avant, actionner le levier du frein jusqu'à ce que les pastilles ne seront à contact de disque.

FR

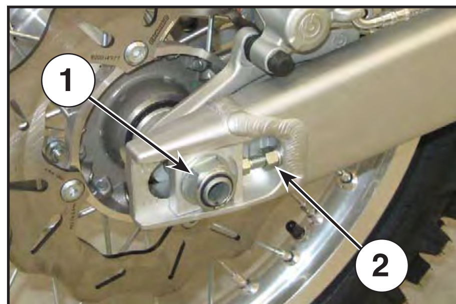


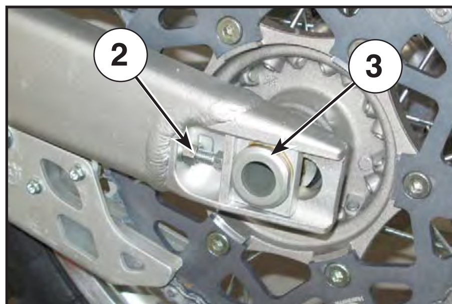


DÉMONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE

Dévisser l'écrou (1) du pivot roue (3) et extraire ce dernier; il n'est pas nécessaire de desserrer les tendeurs chaîne (2); de cette façon, la valeur de tension de la chaîne restera inaltérée après le rémontage. Extraire la roue complete, en prêtant attentinon aux entretoises positionnées aux cotés du moyeau.
Pour le remontage, effectuer les même operations, mais en sens inverse, en introduisant le disque dans l' etrier.

NOTE
Lorsque la roue est démontée, ne pas baisser la pédale du frein, pour ne pas faire avancer les pistons de l' etrier.
Après le démontage de la roue avant, poser la roue avec le disque sur le dessus.
Après le remontage de la roue avant, actionner la pédale du frein jusqu'à ce que les pastilles ne seront à contact de disque.





PNEUS

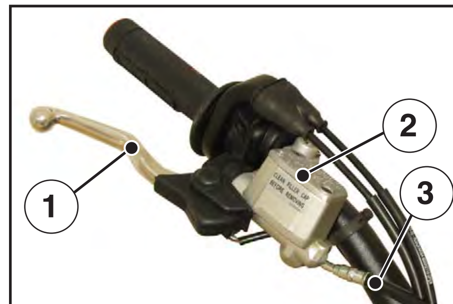
Vérifier avec soin que les pneumatiques soient toujours gonflés à la bonne pression devant correspondre à la pression reportée dans le tableau des « Données techniques » au début du manuel.

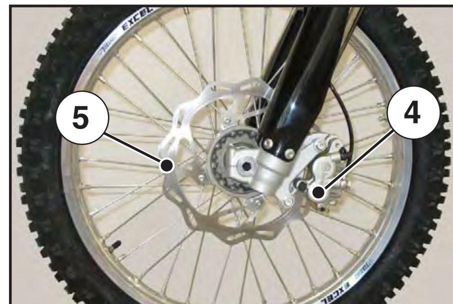
FREIN

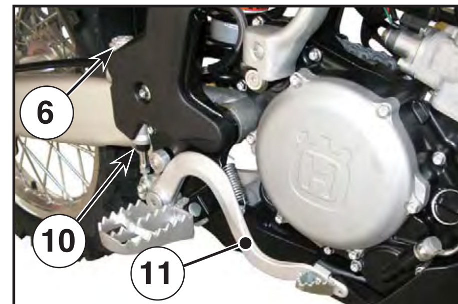
Eléments principaux des deux systèmes: pompe frein avec levier (avant) ou pédale (arrière), tubulure, étrier et disque.

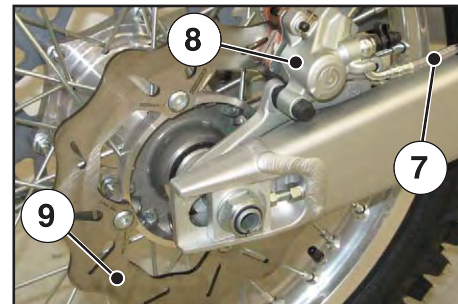
LEGENDE
1. Levier de contrôle frein avant
2. Pompe du frein avant avec réservoir à huile
3. Durite de frein avant
4. Etrier avant
5. Disque avant
6. Réservoir à huile du frein arrière
7. Durite de frein arrière
8. Etrier arrière
9. Disque arrière
10. Pompe du frein arrière
11. Pédale de controle du frein arrière









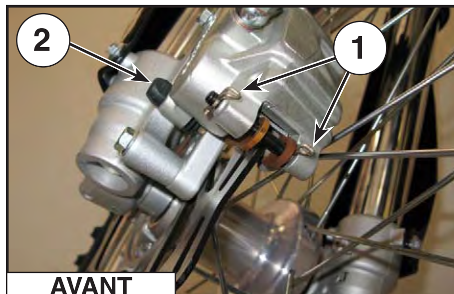


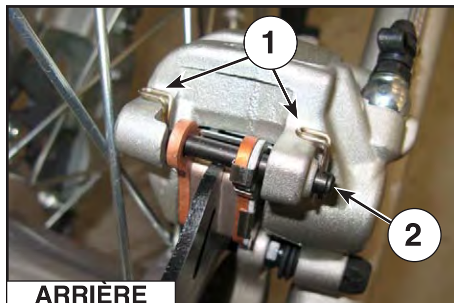
FR

DEMONTAGE DES PASTILLES DU FREIN

- Enlever les ressorts (1).
- Enlever les pivots (2).
- Enlever les pastilles.

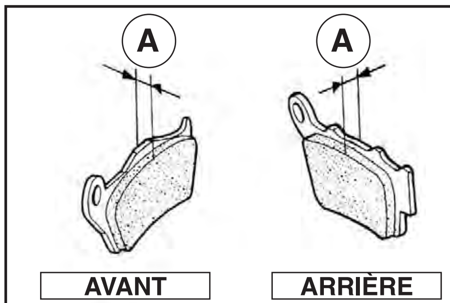
ATTENTION!
Ne pas actionner le levier ou la pédale du frein dans la phase de démontage des pastilles.





USURE DES PASTILLES

Contrôler l'usure des pastilles.
Limite de service "A": 3,8 mm.
Si cette limite est atteinte, remplacer les deux pastilles.

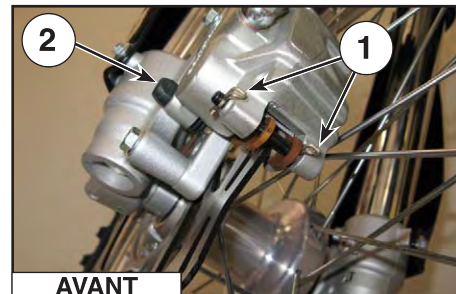


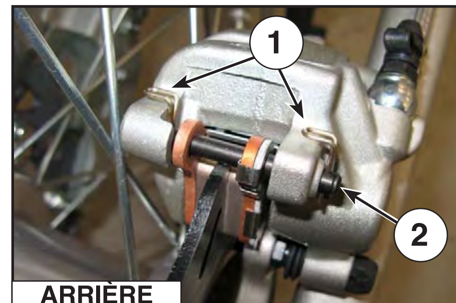
NETTOYAGE DES PASTILLES

S'assurer qu'il n'y a pas trace de fluide des freins ou d'huile sur les pastilles ou les disques. Si nécessaire, les nettoyer avec de l'alcool.
Remplacer les pastilles lorsqu'un nettoyage soigneux n'est pas possible.

MONTAGE DES PASTILLES

- Monter les pastillas nouvelles.
- Remonter les deux pivots (2) et les ressorts (1).





ATTENTION!

Avant de conduire la moto, s'assurer du bon fonctionnement du levier ou de la pédale. Actionner le levier ou la pédale jusqu'à ce que les pastilles ne seront à contact des disques, et tenir compte que le frein ne fonctionnera pas au premier tentatif.

USURE DES DISQUES FREINS

Relever l'épaisseur de chaque disque au point de plus grande usure et lorsque la limite prévue est atteinte, le remplacer.

Epaisseur du disque

DISQUE	STANDARD	LIMITE DE SERVICE
Avant	3 mm	2,5 mm
Arrière	4 mm	3,5 mm

FR





NETTOYAGE DU DISQUE

S'il y a de l'huile sur le disque, l'action de freinage resultera nulle. L'huile ou la graisse sur le disque peuvent être éliminées en utilisant un solvant avec un haut indice d'inflammabilité comme acétone, ou produits similaires.





SILENCIEUX D'ECHAPPEMENT

Le silencieux fait partie intégrante du système d'échappement et réduise le bruit de l'échappement. Ses conditions affectent donc la performance de la moto. L'accroissement du bruit à l'échappement est un indice de détérioration du matériel insonorisant placé sur le tuyau percé à l'intérieu du silencieux.



APPENDICE

CONTROLES APRES CHAQUE COMPETITION

Après chaque compétition, nettoyer le motocycle en suivant les instructions données ci-dessous et prêter un attention particulière au tableau "ENTRETIEN" (Appendice A), aux points: filtre à air, carburateur, etc. Effectuer un graissage général et les réglages, si nécessaire.

- Graisser la chaîne d'entrainement secondaire et toutes les transmissions flexibles.
- Enduire d'huile les surfaces en métal ne pas vernissées afin d'éviter la formation de rouille. Eviter que les éléments en caoutchouc, ou les freins, entrent en contact avec l'huile.
- Placer le motocycle sur un support ou un tréteau de façon à soulever les roues du sol. (Au cas où il ne serait pas possible, placer des planches sous les roues pour soulever les pneu et ainsi éviter tout contact au sol, où on peut avoir de l'humidité).
- Placer une enveloppe en plastique sur le tuyau d'échappement pour le protéger de l'humidité.
- Recouvrir la moto pour le protéger de la poussière et de la salissure.

Pour remettre le motocycle en état de marche, opérer comme suit:
- Assurez-vous que la bougie soit bien serrée.
- Remplir le réservoir carburant.
- Tourner le moteur pour chauffer l'hile et après, effectuer une vidange d'huile.
- Verser la nouvelle huile dans le carte.
- Contrôler tous les points indiqués dans la section "Contrôles et Réglages" (Appendice A).
- Lubrifier tous les points indiqués dans la section "Lubrification" (Appendice A).

NETTOYAGE

RACCOMANDATION IMPORTANTE

Dit d'abord que, premier du lavage du motocycle, il est nécessaire de protéger de l'eau opportunément les parties suivantes:

a) Ouverture arrière d'échappement;
b) Leviers d'embrayage et du frein avant, pignées, commutateurs sur le guidon;
c) Suction filtre à air;
d) Tête de direction de la fourche, paliers des roues;
e) Leviers de la suspension arrière.

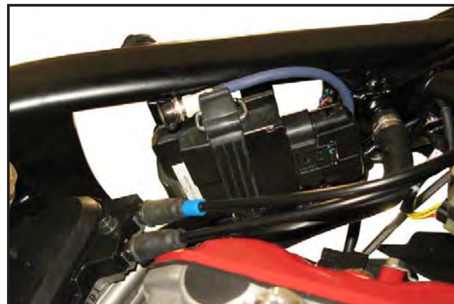
ÉVITER ABSOLUMENT QUE DES JETS D'EAU OU D'AIR SOUS PRESSION ne touchent les PARTIES ÉLECTRIQUES ainsi que celles du CIRCUIT D'ALIMENTATION À INJECTION, et en particulier le boîtier électronique et le corps à papillons.

Après le lavage:

- Lubrifier les points indiqués au Tableau d'Entretien (Appendice A).
- Effectuer un bref chauffage du moteur
- Avant de counduire, essayer les freins.

ATTENTION*: Ne jamais graisser ou cirer les disques des freins pour ne pas provoquer une perte d'efficacité dans le système de freinage, car on court des risques d'accident. Nettoyer le disque avec solvants, type acétone.





FR

OPERATIONS DE PRÉ-LIVRAISON

Description	Operation	Prep. a la route
Huile moteur	Contrôle niveau	❑
Huile mélange essence	Contrôle niveau	❑ ❊
Liquide de refroidissement	Contrôle/appoint	❑
Circuit de refroidissement	Contrôle des fuites	❑
Electroventilateurs	Contrôle fonctionnalité	❑ ❊❊
Bougies	Contrôle/remplacement	❑
Papillon/Carburateur	Contrôle et réglage	❑
Liquide des freins et d'embrayage	Contrôle niveau	❑
Freins/embrayage	Contrôle fonctionnalité	❑
Freins/embrayage	Contrôle circuit	❑
Commande d'accélérateur	Contrôle fonctionnalité	❑
Commande d'accélérateur	Vérification/réglage du jeu	❑
Commande starter	Contrôle fonctionnalité	❑
Transmissions/commandes souples	Contrôle / réglage	❑
Chaîne de transmission	Contrôle / réglage	❑

Description	Operation	Prep. a la route
Pneumatiques	Contrôle pression	❑
Béquille latérale	Contrôle fonctionnalité	❑
Contacteur béquille	Contrôle fonctionnalité	❑
Installation électrique	Contrôle fonctionnalité	❑
Appareillage de bord	Contrôle fonctionnalité	❑
Eclairage/signaux visuels	Contrôle fonctionnalité	❑
Avertisseur acoustique	Contrôle fonctionnalité	❑
Phare avant	Contrôle fonctionnalité	❑
Interrupteur d'allumage	Contrôle fonctionnalité	❑
Serrures	Contrôle fonctionnalité	❑
Serrage des vis et écrous	Contrôle / serrage	❑
Colliers serre-tube	Contrôle / serrage	❑
Lubrification générale		❑
Essai sur route		❑

❊ : seulement pour le motorisation a 2 temps

❊❊ : seulement sur modèles spécifiques

INDEX ALPHABETIQUE





DE

TC 250 2012 - TC 250 2012 I.E. USA

MERKMALE - GEBRAUCH - WARTUNG

Ed.00 - 08/2011

Wo nicht anders ausdrücklich angegeben, beziehen sich die Daten und die Vorschriften auf alle Modelle.

EINFÜHRUNG

Ein Willkommen in der Familie der Motorradfahrer Husqvarna! Ihr neues Motorrad Husqvarna ist so entworfen und hergestellt worden, um das beste in seiner Klasse darzustellen. Die Anweisungen in diesem Handbuch sind vorbereitet worden, um Ihnen eine einfache und klare Anleitung für die Wartung des Motorrades zu geben.
Wenn Sie den Anweisungen dieses Handbuches genau folgen, werden Sie die besten Leistungen mit dem Motorrad erzielen. In diesem Handbuch finden Sie die Instruktionen für die notwendigen Arbeitsgänge für die Wartung. Anweisungen für Reparaturen und Wartungen besonderer Natur oder grösserer Ausmasse sind in dem Reparaturhandbuch Husqvarna enthalten.
Spezielle Reparaturen oder Wartungen größeren Ausmaßes, benötigen den Einsatz von Facharbeitern sowie entsprechende Ausrüstungen. Ihr Vertragshändler Husqvarna hat die Original-Ersatzteile, die Erfahrung und alle notwendigen Ausrüstungen, um Sie bestens zu bedienen.
Schließlich erinnern, daß der Betrebsanleitung" muß integrierende Geburten des Motorrades betrachtet werden und deshalb müss sie immer das Fahrzeug begleiten, bei auch Verkauf.
Dieses Motorrad montiert bildend das sie gezeichnet wurden und es verwirklicht wurden danke zu Systemen und Technologien von Avantgarde und daß sie in den Wettkämpfen versucht wurden.
Um immer die besten Leistungen garantieren zu können, in dieser Typ von Motorrädern jedes besondere es wird nach jedem Wettkampf kontrolliert. Für das korrekte Funktionieren des Motorrades ist er notwendig den Hinweisen, die auf der Tabelle von Kontrolle und Wartung (zu Anhang A sehen) sind, zu folgen.

WICHTIGE ANWEISUNGEN

1) die WETTBEWERB Motorräder Modelle **TC** garantierten von Funktionsstörungen frei; die von Wartung geratene Tabelle für wettkämpferischen Gebrauch ist zur Anhang A.



MOTOCROSS



WICHTIG

Der Hinweis für Anerkennung der Garantie wird die MOTORRAD-KONFIGURATION sein, wie unten gezeigt,:

- KONKURRENZ-MOTORRAD, das Machen EINEN WETTKAMPF MIT von der VERWENDUNG: mit VOLLEM MACHT-MOTOR.

Dieses Motorrad wurde für die Wettkämpfe und den Abschluß gelernt es garantiert die besten Leistungen mit dem einzigen Fahrer.

IMMER erinnern, daß diese Motorräder für die Wettkämpfe geplant wurden, das heißt für einen sehr verschiedenen Gebrauch von jenes Straßen.

Um die "Garantie von Funktionieren" des Fahrzeuges zu erhalten, muß der Kunde dem Programm von Wartung folgen das auf ihn auf dem Libretto von Gebrauch und Wartung gezeigt wird, da führt es die bei den Werkstätten genehmigt HUSQVARNA vorgesehenen Abschnitte aus. Der Preis für den Ersatz der Stücke und um den Plan von Wartung zu beachten, ist er zu Lasten der Kunde für die notwendige Arbeitskräfte.

ZUR BEACHTUNG: die Garantie verfällt bei Vermietung des Kraftrades.

Wichtige Einleitung

Die vorliegenden Betriebsanleitungen aufmerksam durchlesen und den Anmerkungen, denen die folgenden Hinweise vorausgehen, besondere Beachtung schenken:

ACHTUNG*: Zeigt die Möglichkeit an, bei Nichtbeachtung der Anweisungen schwere persönliche Schäden bis zum Todesfall zu erleiden.

WARNHINWEIS*: Zeigt die Möglichkeit an, bei Nichtbeachtung der Anweisungen persönliche Schäden zu erleiden oder Schäden am Fahrzeug zu verursachen.

Anmerkung*: Liefert weitere nützliche Informationen.

Austausch der Teile

Im Falle des Austausches von Teilen, nur Original-Husqvarna-Teile mit entsprechenden Merkmalen einschließlich Typ, Widerstand und Material benutzen.

ACHTUNG*: Nach einem Fall das Motorrad sorgfältig überprüfen. Sich vergewissern, daß die Gasschaltung, die Bremsen, die Kupplung und andere Hauptschaltungen und Komponenten nicht beschädigt wurden. Ein beschädigtes Motorrad zu fahren kann schwere Unfälle verursachen.

ACHTUNG*: Das Motorrad nicht anlassen oder an ihm arbeiten, ohne vorher geeignete Schutzkleidung angezogen zu haben. Immer Schutzhelm, Stiefel, Handschuhe, Schutzbrille und andere geeignete Kleidung tragen.

ACHTUNG*: Dieses Motorrad ist ein sofistiziertes Wettrennfahrzeug. Das Motorrad nicht anlassen und führen, wenn nicht über geeignete Anweisungen und ausgezeichneten körperlichen Zustand verfügt wird.

SICHERHEITSMASSNAHMEN FÜR KINDER
ACHTUNG

- **Motorrad sicher parkieren, d.h. wo keine Stoss- oder Schadengefahren leicht vorkommen können. Unabsichtliche Stöße konnten auch den Absturz des Motorrads verursachen, mit Verletzungsgefahr von Personen und vor allem Kindern.**
- **Um einen unabsichtlichen Absturz zu vermeiden, den Motorrad nie auf unebenen oder weichen Boden oder heiße Asphalt parkieren.**
- **Da Motor und Auspuffanlage sehr heiß werden können, den Motorrad sicher parkieren, uzw. wo Kinder oder Fußgänger nicht leicht mit solchen Teilen in Berührung kommen können.**

DE

INHALTSANGABE

Seite

Anmerkungen

- Die Angaben, rechts und links, beziehen sich auf die beiden Motorradseiten in Bezug auf die Fahrtrichtung

- Z: Zähne nummer
- A: Österreich
  AUS: Australien
  B: Belgien
  BR: Brasilien
  CDN: Kanada
  CH: Schweize
  D: Deutschland
  E: Spanien
  F: Frankreich
  FIN: Finnland
  GB: Groos Britan
  I: Italien
  J: Japan
  USA: Vereinigte Staten von Amerika

- Wenn nicht anders angegeben, beziehen sich die Daten und Vorschriften auf alle Länder.



DATEN ZUR IDETIFIZIERUNG

Die Identifizierungsnummer des Motors ist auf den oberen Teil des Motorcarters gestempelt, während die Kennummerdes Motorrads auf das Lenkrohr des Rahmens gestempelt ist.
Bei Bestellung von Ersatzteilen oder Anfragen über Ihr Motorrad ist immer die auf anzugeben. Diese Nummer ist ebenfalls in die vorliegenden Betriebsanleitungen einzutragen.

RAHMEN NUMMER

KENNUMMER DES MOTORRADS (V.I.N.)

Die Seriennummer besteht aus 17 Zeichen und befindet sich auf der rechten Seite der Lenkrohrs.

(●) = Modelltyp
(▲) = Modell Baujahr (2012)
(♦) = Fortlaufende Nummer

TC 250

ZKHA300AACV050001

(●) (▲) (♦)

TC 250 - USA

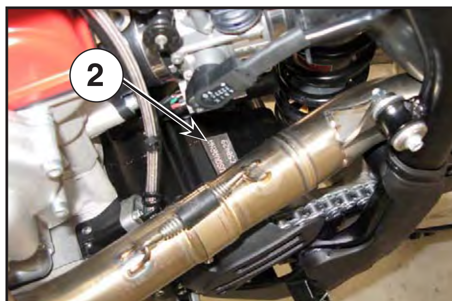
ZKHTC253#CV000001

(●) (▲) (♦)

1. Rahmen Nr.

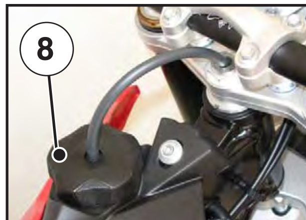
2. Motor Nr.

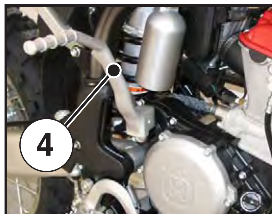




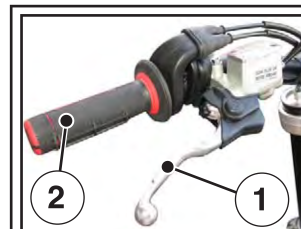
ANORDNUNG DER SCHALTER UND BEDIENELEMENTE

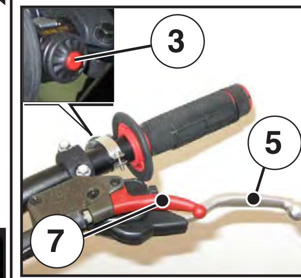
1. Bremshebel Vorderradbremse
2. Gasgriff
3. Taste ENGINE STOP (zum Ausschalten des Motors)
4. Kickstarterpedal
5. Kupplungshebel
6. Choke (für Kaltstart)
7. Choke (für Warmstart)
8. Kraftstofftankdeckel
9. Schaltpedal
10. Bremspedal Hinterradbremse
11. Hauptbremszylinder

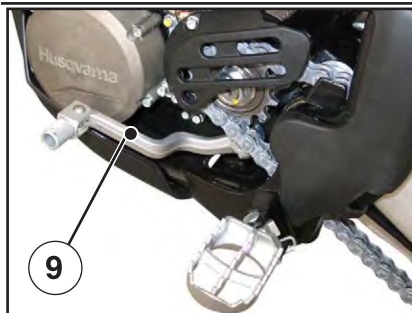


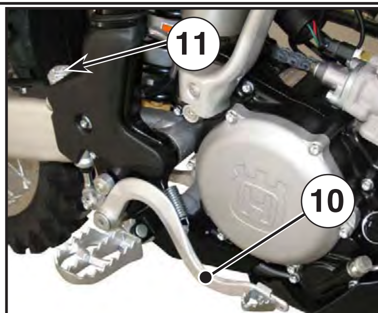


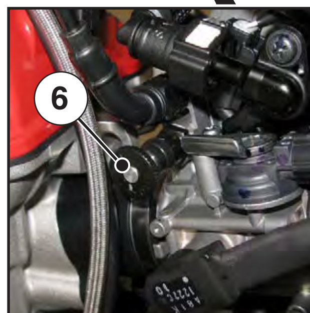












TECHNISCHE DATEN

MOTOR
Typ .... Einzylinder-Viertakmotor
Kühlung .... mit Flüssigkeit

Bohrung .... 79 mm
Hub .... 50,9 mm
Hubraum .... 249,5 cm^3
Verdichtungsverhältnis 13,6:1

Anlassen .... kick starter (mit Dekompressionvorrichtung)

VENTILSTEUERUNG
Typ .... mit 4 Titanventilen, die über zwei Nockenwellen mit Fingerstößeln gesteuert werden, gemischtes Ketten-/ Zahnrad-Antriebssystem.

Ventilspiel (bei kaltem Motor)
Ansaugseite .... 0,15 mm
Auspuffseite .... 0,20 mm

SCHMIERUNG
Typ .... Druckumlaufschmierung mit Nockenpumpe und Patronen- und Netzfilter

ZUNDUNG
Typ .... Elektronische mit Inductive Entladung und Digital-Vorverstellung

Zündkerze typ .... NGK CR9EI
Elektrodenabstand .... 0,8÷0,9 mm

KRAFTSTOFF FORDERUNG
Typ .... Einspritzung

PRIMÄRÜBERSETZUNG
Antriebsritzel- Kupplungskranz .... Z 17- Z 54
Übersetzungsverhältnis 3,176

KUPPLUNG
Typ .... Mehrfachscheibe in Ölbad mit hydraulischen Steuerung

WECHSELGETREIBE
Typ .... mit Zahnrädern in ständigem Eingrift

GESAMTÜBERSETZUNGSVERHÀLTNISSE
1. Gang .... 2,142 (z 30/14)
2. Gang .... 1,750 (z 28/16)
3. Gang .... 1,450 (z 29/20)
4. Gang .... 1,227 (z 27/22)
5. Gang .... 1,041 (z 25/24)

SEKUNDÀRÜBERSETZUNG
Abtriebsritzel- Wechselradkranz .... Z 13- Z 50

Üversetzungsverhältnis 3,846

GESAMTÜBERSETZUNGSVERHÀLTNISSE
1. Gang 26,180
2. Gang 21,380
3. Gang 17,715
4. Gang 14,994
5. Gang 12,726

FAHRGESTELL
Typ .... Monoträger mit Róhren aus Rundprofil, Rechteckprofil und Elliptischprofil aus Stahl; Hinterer Rahmen aus Leichtmetall

VORDERFEDERUNG
Typ Telehydraulische Gabel mit umgekehrten Schäften und vorgeschobenem Bolzen (einstellbar in Einfederung und Aus-federung); Schäfte Ø 48 mm.
Hub auf der Beinenachse .... 300 mm

HINTERFEDERUNG
Typ .... progressive mit hydraulischem Einzeldämpfer
Einzeldämpfer Radhub .... 296 mm

VORDERRADBREMSE
Typ .... mit stationärer gelagerte Bremsscheibe Ø 260 mm
Typ “Wave” mit hydraulischer Betätigung und schwimmend gelagertem Bremssattel

HINTERRADBREMSE
Typ .... schwimmend gelagerte Bremsscheibe Ø 240 mm
Typ “Wave” mit hydraulischer Betätigung und schwimmend gelagertem Bremssattel

FELGE
Vorder .... aus Leichtmetall: 1,6x21”
Hinter .... aus Leichtmetall: 1,85x19”

REIFEN
Vorder .... 80/100 x 21”
Hinter .... 100/90x19”

Kaltlufdruck
Vorder .... 0,9÷1,0 Kg/cm^2
Hinter .... 0,8÷0,9 Kg/cm^2

DE

AMBESSUNGEN, GEWICHT, KAPAZITÀT

Radstand ....1460 mm

Gesamtlänge...2215 mm

Max. Breite ....820 mm

Max. Höhe ....1305 mm

Sattelhöhe ....985 mm

Min. Höhe vom Boden ....325 mm

Fahrbereitwicht, ohne Treibstoff ....101,2 kg

Kraftstoffbehälterkapazität .... 6,5 l

Flüssigkeit im Kühl Kreislauf ....900 cc

Öl im Kurbelgehäuse
Regel mäßiger Ölwechsel und Öllfilterwechsel ....900 cc
Ölwechsel..850 cc

SCHMIERUNGSTABELLE, TANKEN

Motorschmieröl, Wechselgetriebe, Primär-Übertragung
CASTROL POWER 1 RACING 10W-50

Kühlflüssigkeit
CASTROL MOTORCYCLE COOLANT

Bremsflüssigkeit
CASTROL RESPONSE SUPER DOT 4

Kupplungflüssigkeit
CASTROL RESPONSE SUPER DOT 4

Fettschmierung
CASTROL PASTE TA GREASE

Kettenöl
CASTROL CHAIN LUBE RACING

Vordergabelöl
Kayaba KHL15-11

Elektrokontakt-Schutz
CASTROL METAL PARTS CLEANER

Küler-Leckabdichtung
AREXONS TURAFALLE LIQUIDO



STEUERUNGEN

BENZINHAHN
Für dieses Modell ist kein Benzinhahn vorgesehen.

SEITLICHE FUSSRASTE
Dieses Modell ist mit einer Service-Ständer (1) ausgerüstet, der gegebenenfalls an der Hinterradachse eingehakt wird.

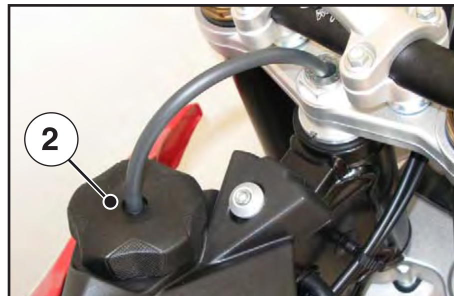
ACHTUNG*: Die Fußraste wurde entworfen NUR DAS GEWICHT DES MOTORRADS zu halten. Sich nicht auf das Fahrzeug setzen und die Fußraste als Halter benutzen, es könnten Brüche auftreten mit nachfolgenden schweren persönlichen Verletzungen.



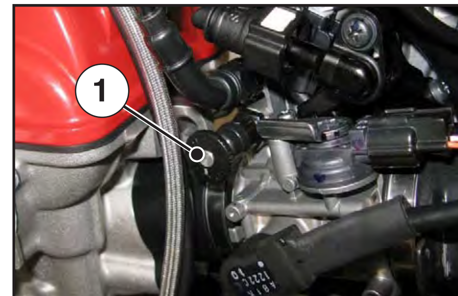
REIBSTOFF
Empfohlener Treibstoff ist Bleifreies Benzin zu 96 ÷ 98 Oktan.

ACHTUNG*: Das Benzin ist äußerst entzündbar und kann unter besonderen Bedingun-gen explosiv werden. Den Motor immer abschalten, nicht rauchen oder sich mit Flammen oder Funken dem Bereich, an welchem getankt oder Treibstoff aufbewahrt wird, nähern.

ACHTUNG*: Den Tank nicht über die untere Grenze des Einfüllstutzens füllen. Nach dem Tanken sich vom richtigen Verschluß (1) des Tankstopfens vergewissern.



KALTSTART
Für den Kaltstart ist das Motorrad mit einem Knauf (1) am Drosselkörper ausgestattet. Den Knauf nach außen ziehen, um den Choke einzuschalten. Den Knauf nach innen drücken, um den Choke auszuschalten.



DE

GASANLASSER

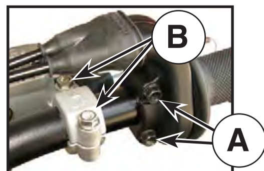
Der Griff (1) für das Gas, der sich auf der rechten Seite des Lenkers befindet. Die Schaltungs-Position auf dem Lenker kann durch Lockern der beiden Befestigungsschrauben eingestellt werden (A).

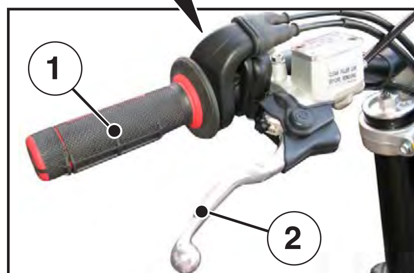
MAN BEACHTE
Nach der Einstellung nicht vergessen, die Schrauben (A) anzuziehen.

STEUERUNG VORDERBREMSE

Der Bremshebel (2) befindet sich auf der rechten Seite des Lenkers und steuert die Vorderbremse. Die Schaltungs-Position auf dem Lenker kann durch Lockern der beiden Befestigungsschrauben eingestellt werden (B).

MAN BEACHTE
Nach der Einstellung nicht vergessen, die Schrauben (B) anzuziehen.

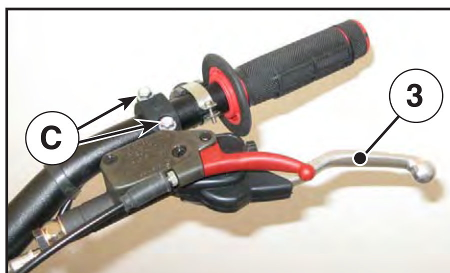




KUPPLUNGSSTEUERUNG

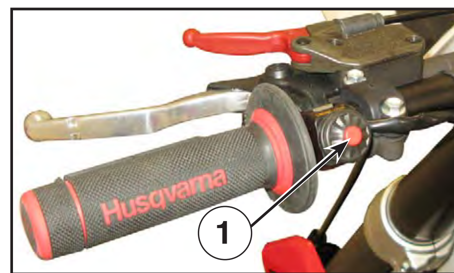
Der Hydraulikantriebshebel (3) befindet sich auf der linker Seite des Lenkers und ist mit einer Schutzvorrichtung ausgestattet. Durch Lösen der Befestigungsschrauben (C) kann die Position des Kupplungshebels am Lenker eingestellt werden.

MAN BEACHTE
Nach der Einstellung nicht vergessen, die Schrauben anzuziehen.



DRUCKKNOPF MOTORAN-HALTEN

Auf der linken Seite der Lenkstange, neben der Kupplungssteuerung, befindet sich der Druckknopf (1) zum Motoranhalten.



PEDAL ZUR STEUERUNG DER BREMSE

Das Pedal (1) zur Steuerung der hinteren Bremse befindet sich auf der rechten Seite des Motorrads.

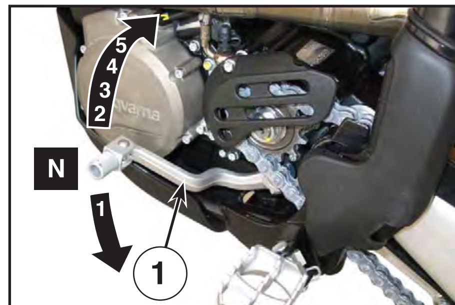


WECHSELGETRIEBESTEUERUNG

Der Hebel (1) befindet sich auf der linken Seite des Motors. Nach jeder Schaltung soll der Fahrer den Hebel, der von selbst in seine Zentralstellung zurückkehrt, loslassen; danach legt man einen anderen Gang ein. Die Leerlaufstellung (N) ist zwischen dem ersten und dem zweiten Gang. Man schaltet den ersten Gang ein, indem man den Hebel nach unten drückt; für alle anderen Gänge ihn nach oben drücken. Die Stellung des Hebels auf der Welle kann verändert werden. Um diesen Arbeitsgang durchzuführen, muss man die Schraube lockern, den Hebel abnehmen und ihn in einer neuen Stellung auf der Weille anbringen.
Nach der Operation die Schraube anziehen.

WARNHINWEIS*: Nicht die Gänge herausnehmen, ohne vorher die Kupplung ausgekuppelt und das Gas geschlossen zu haben. Der Motor könnte "auf Touren" gebracht werden und Schäden erleiden.

N: Leerlauf



ACHTUNG*: Nicht durch Herunterschalten der Gänge verlangsamen bei einer Geschwindigkeit, die den Motor "auf Touren" bringen könnte oder die Hinterradhaftung verlieren läßt, falls sofort die untere Geschwindigkeit gewählt wird.

DE

DASS MOTORRAD

VORKONTROLLEN
ACHTUNG!
Prüfen Sie aufmerksam diese Liste vor dem Fahren, um Unfälle oder Defekte zu vermeiden.

1. **Kontrollieren Sie alle Flüssigkeiten**
   A. Pegel Motoröl-Antrieb.
   B. Treibstoffpegel.
   C. Kühlflüssigkeitspegel.

Sich vergewissern, dass alle Stöpsel korrekt angebracht worden sind.
ACHTUNG*: Nicht den Kühlerstopfen bei warmem Motor abnehmen!

2. **Alle Steuerungen kontrollieren**
   A. Griff für das Gas.
   B. Kupplungshebel.
   Vergewissern Sie sich, dass die flexiblen Übersetzungen nicht beschädigt worden sind und dass sie frei beweglich sind.
3. **Die Bremsen kontrollieren**
   Sich vergewissern, dass keine Ölverluste bestehen und dass die Leitungen nicht abgenutzt sind.
   Die Funktion kontrollieren.
4. **Die Aufhängungen kontrollieren**
   Die Gabel und die hintere Aufhängung zusammendrücken.
   Kontrollieren, ob keine Ölverluste bestehen und sich der korrekten Funktion vergewissern.
5. **Die Räder kontrollieren**
   Die Speichen kontrollieren und kontrollieren, ob die Lager keine Abnutzungen aufweisen.
   Die Felgen- und die Gummireifen kontrollieren.
   Den Druck der Gummireifen kontrollieren.
6. **Die Kettenspannrollen, das Ritzel und den Kranz kontrollieren**
   Die Abnutzung der Rollen, des Ritzels und des Kranzes kontrollieren. Sich vergewissern, dass die Kette korrekt eingestellt und geschmiert ist.
7. **Den Luftfilter und das Ansaugesystem kontrollieren**
   Sich vergewissern, dass der Filter sauber ist.
   Die Anschlusstücke aus Gummi und die Schlauchbinder kontrollieren.
8. **Das Auspuffsystem kontrollieren**
   Die Montagen kontrollieren und eventuelle schadhafte Stellen feststellen.
   Die Schalldämpfer kontrollieren.
9. **Die Verschraubungsmomente kontrollieren**
   A. Kerze.
   B. Muttern des Zylinderkopfs.
10. **Den Lenker kontrollieren**
    Das Spiel der Lenkerlager kontrollieren.

ACHTUNG* : Die Nichtbeachtung dieser täglichen Überprüfungen vor der Fahrt kann ernsthafte Schäden am Fahrzeug und schwere Unfälle verursachen.

EINFAHRZEIT

Die Dauer und die Leistungen des Motors ergeben sich nach erfolgter Einfahrt von einigen Stunden vor der Benutzung des Fahrzeugs bei Wettrennen als höher und besser. Während der ersten halben Stunde Fahrzeit wird empfohlen, die Geschwindigkeit niedrig zu halten und unvorhergesehene Beschleunigungen zu vermeiden, um den Motor nicht zu beanspruchen.
Den Ölwechsel und alle Wartungsvorgänge vorsehen. Nach der ersten halben Stunde Fahrzeit, die Drehzahl, immer ohne Beanspruchung, leicht erhöhen. Nicht eine äußerst niedrige Geschwindigkeit einhalten, nachdem die höheren Gänge eingeschaltet wurden.
Nach ein paar Stunden können Sie beginnen, das Fahrzeug normalerweise auf Wettrenn-Niveau zu benutzen.

KONTROLLEN WÄHREND DES EINFAHRENS

- KONTROLLE SPANNUNG RADSPEICHEN;
- KONTROLLE RADVERSCHRAUBUNG;
- KONTROLLE VERSCHRAUBUNG DER GROSSEN GABEL;
- KONTROLLE KETTENEINSTELLUNG;
- KONTROLLE SPIEL LENKERLAGER;
- KONTROLLE LENKERVERSCHRAUBUNG;
- KONTROLLE VERSCHRAUBUNG MOTOR AM RAHMEN;
- KONTROLLE VERSCHRAUBUNG ANSAUGEVERBINDUNGSSTÜCK;
- KONTROLLE VERSCHRAUBUNG MUTTERN KOPF UND ZYLINDER.

MOTORANLASSEN

Bei kaltem Motor, d. h. nach längerem Stillstand des Motorrads oder bei niedrigen Temperaturen, wie folgt vorgehen:

1) Den Kupplungs-Hebel (1) ziehen.
2) Den Knauf (2) nach außen ziehen.
3) Das Schaltpedal (3) auf Leerlauf stellen und den Kupplungshebel loslassen.
4) Das Kickstarterpedal (4) solange kräftig VOLLSTÄNDIG nach unten durchtreten, bis der Motor gestartet ist. Sobald der Motor den Leerlauf hält, den Choke-Knauf (2) wieder auf Ausgangsstellung zurückstellen. Bei einem Kaltstart NICHT den Choke (2) benutzen, sondern den Hebel (2A) solange ziehen, bis der Motor gestartet ist. Anschließend den Hebel loslassen. Den kalten Motor nicht hochtourig laufen lassen, damit sich das Öl erwärmen und an alle Punkte geleitet werden kann, die eine Schmierung benötigen.

ACHTUNG*: In der Anlaufphase dieses Motorradtyps hoher Leistungen kann manchmal ein starker "Rückschlag" auftreten. Den Motor nicht anlassen, ohne vorher geeignete, besonders geschützte Fahrstiefel angezogen zu haben. Es besteht die Gefahr, sich ernsthaft am Bein zu verletzen, falls das Pedal "zurückschlägt" und der Fuß abrutscht.

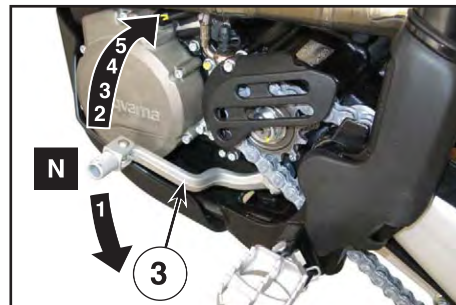
ES BEMERKT WICHTIG:

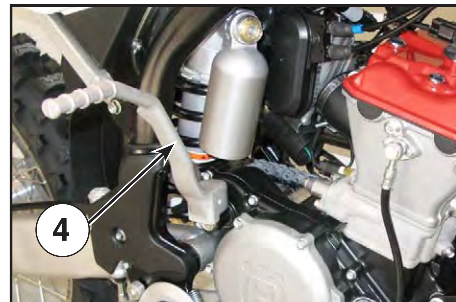
Starter zu kaltem des Motors in Anwesenheit von niedrigen Umwelt Temperaturen.
Sie empfiehlt, zu das geringst eine kurze Erwärmung vorzunehmen bis, es wird eine normale Antwort des Motors zum Gashebel geben, nachdem wird es die Vorrichtung des Starters abgeschaltet haben.
Damit kann das Schmieröl alle Schmierstellen und die Kühlflüssigkeit die für das korrekte Funktionieren des Motors notwendige Temperatur erreichen.
Sie empfiehlt, nicht zu viel lange den Motor zu wärmen.

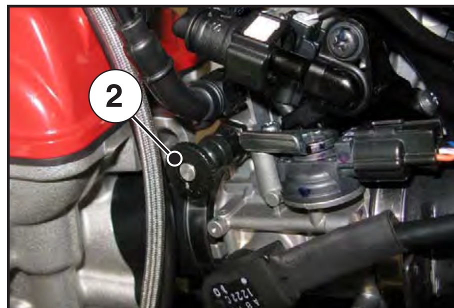
WICHTIG

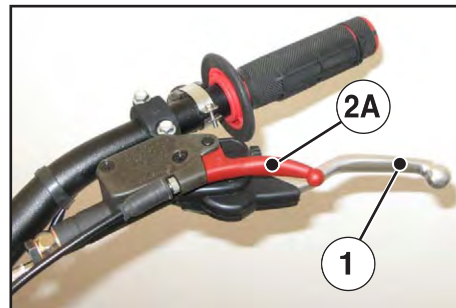
Bei Kaltstart Motor keinesfalls beschleunigen.

ACHTUNG*: Die Auspuffanlage enthält Kohlenoxydgas. Niemals den Motor in geschlossenen Räumen laufen lassen.





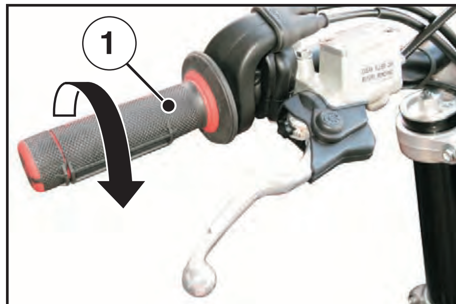


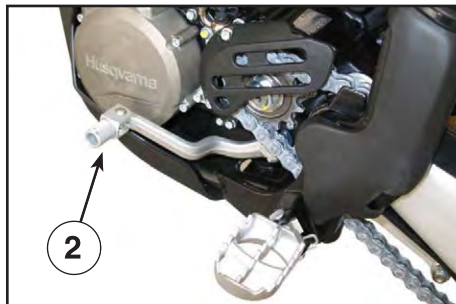


DE

MOTORANHALT UND MOTORSTILLSTAND

- Das Gazgriff (1) vollständig schließen , daß das Motorrad verlangsamt.
- Sowohl vorn als auch hinten beim Herunterschalten der Gänge bremsen (zur starken Verlangsamung, entschieden Hebel und Bremspedale betätigen).
- Nach dem Anhalten des Motorrads, die Kupplung vollständig auskuppeln und den Schalthebel (2) in Leerlaufstellung bringen.

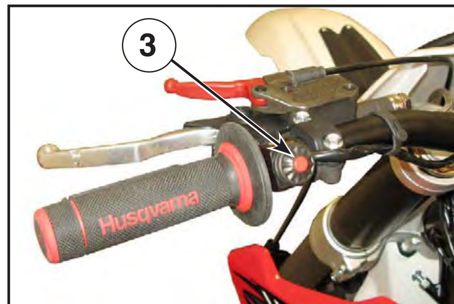




- ROT Druckknopf (3) drüchen.

ACHTUNG*: Unter einigen Umständen kann es nützlich sein, die vordere Bremse oder die hintere Bremse unabhängig zu benutzen. Die vordere Bremse mit Vorsicht benutzen, besonders auf rutschigen Geländen. Die unrichtige Anwendung der Bremsen kann schwere Unfälle verursachen.

ACHTUNG*: Im Falle der Gassperrung in offener Position oder anderer Störung, die den Motor unkontrollierbar drehen läßt, SOFORT den Motoranhalt-Druckknopf drücken. Die Kontrolle des Motorrades unter normaler Benutzung der Bremsen und der Lenkung beim Drücken des Anhalt-Druckknopfes behalten.

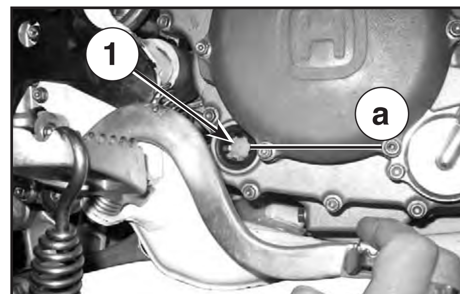


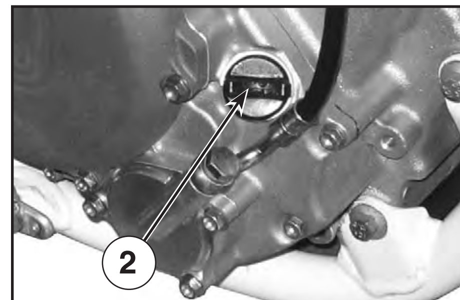
ÖLSTAND ÜBERPRÜFUNG

Das Motorrad auf ebenem Untergrund senkrecht halten. Den Ölstand durch das Schauglas (1) am rechten Motorgehäuse kontrollieren. Prüfen, dass sich der Füllstand (a) ungefähr in der Mitte des Kontrollfensters befindet.
Zum Nachfüllen den Einlaßstopfen (2).

Bemerkung*: Diese Arbeit nur bei warmem Motor vernehmen.

ACHTUNG*: Aufpassen, zu warmes Öl nicht berühren.





MOTORÖLWECHSEL UND NETZFILTER-FILTEREINSATZE REINIGUNG UND WECHSEL

ACHTUNG*: Aufpassen, zu warmes Öl nicht berühren.

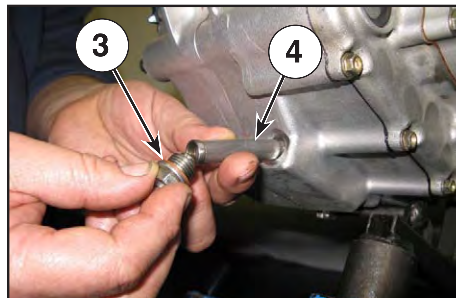
Zum voll ständigen Motorölwechsel ist bei WARMEN MOTOR in der folgenden Weise vorzugehen:

- Den Einfüllstopfen (2) entfernen;
- des unteren Motorschutzes (A) vornehmen;
- ein Auffangbehälter unter dem Motor stellen;

- die Öl-Ablassschraube (3) und den Netzfilter (4) entfernen und das Altöl ablassen.
- den Netzfilter mit Benzin reinigen;
- zum Wechsel Filtereinsatze drei Befestigungschraube (5) abschrauben und den Deckel (6)abnehmen;
- Die Ölfilter reinigen/ wechseln. Alle Bauteile in umgekehrter Reihenfolge wie beim Ausbau wieder einbauen und die in der SCHMIERMITTELTABELLE angegebenen Menge Öl einfül- len.

DE



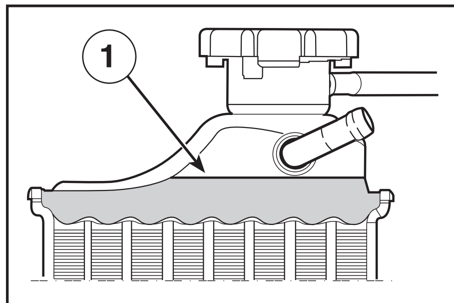




KONTROLLE PEGEL KÜHLFLÜSSIGKEIT

Den Stand (1) im rechten Kühler bei stillstehendem Motor und mit Motorrad in vertikaler Position überprüfen. Das Kühlmittel muß 10 sein mm auf die Elemente.

Der Kühlerstopfen (A) hat zwei Auslösestellungen: die erste dient zum Vorablass des Druckes.



MAN BEACHTE

Den Stöpsel des Kühlers nicht bei warmem Motor entfernen. Man läuft Gefahr, dass die Flüssigkeit ausfliesst und Verbrennungen verursacht.



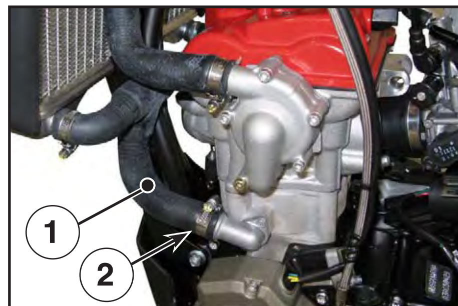
ANMERKUNG

Bei der Entfernung der Flüssigkeit von lackierten Oberflächen könnten Schwierigkeiten entstehen. Wenn das so ist, mit Wasser abwaschen.

AUSTAUSCH KÜHLFTÜSSIGKEIT

Einen Behälter auf der linken Zylinderseite unter dem Schlauch (1) aufstellen.
Die Ablassschlauch (a) entfernen. Die Schelle (2) am Schlauch (1) lösen. Den Schlauch vom Anschluss am Motor abnehmen. LANGSAM den Verschluss (3) am rechten Kühler öffnen. Das Motorrad auf die linke Seite neigen und das Kühlmittel in den Behälter ausfließen lassen.
Nach diesem Arbeitsschritt den Schlauch (1) wieder anbringen, mit der Schelle (2) befestigen und das Auspuffrohr wieder einbauen.
Die angegebene Flüssigkeitsmenge in den Kühler einfüllen und den Motor auf Betriebstemperatur bringen, um eventuelle Luftbläschen zu beseitigen.

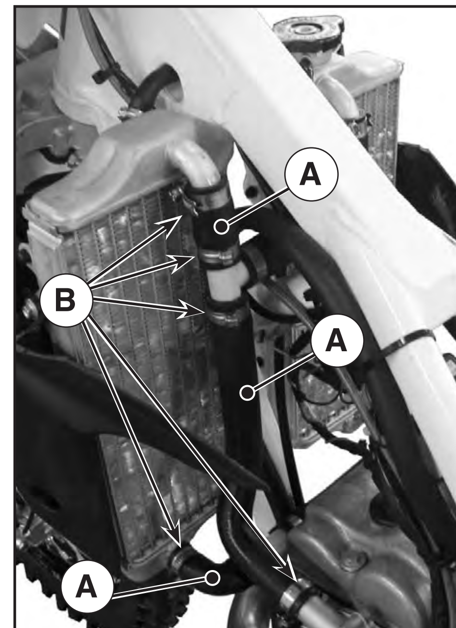




Die Verbindungsmuffen von Zeit zu Zeit nachprüfen (siehe "Karte der periodischen Wartung"): um Wasserleck und Motorfressen zu vermeiden. Falls Rissigkeiten, Verhärtung, Schwellung wegen Muffenaustrocknung an den Schläuchen (A) vorhanden sind, dann sind, die Letzten auszuwechseln.
Die Korrekte Befestigung der Schellen (B) kontrollieren



A: Schlauch
B: Schellen



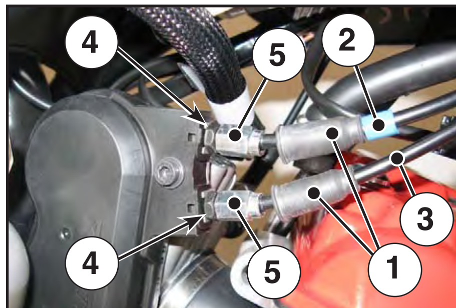
EINSTELLUNG DES GASSEILZUGS

Um den Drehgasgriff auf korrekte Einstellung zu prüfen, ist folgenderweise vorzugehen:

- Die Gummi-Schutzkappen (1) abziehen.
- Den Gaszug zum Öffnen (2) nach vorne und hinten schieben, und prüfen, dass der Leerhub 3 mm beträgt.
- Den Gaszug zum Schließen (3) nach vorne und hinten schieben, und prüfen, dass der Leerhub 1 mm beträgt.
- Andernfalls die Mutter (4) lösen und die Stellschraube (5) auf geeignete Weise verstellen.
  (beim Lösen wird das Spiel kleiner, beim Festziehen wird das Spiel größer).
- Nach der Einstellung die Mutter (4) wieder festziehen.

ACHTUNG*: Die Auspuffgase enthalten Kohlenoxyd. Den Motor nicht in geschlossenen Räumen laufen lassen.

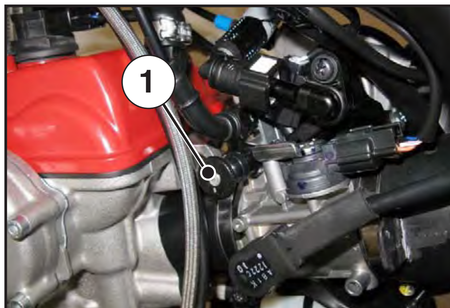
ACHTUNG*: Das Fahrzeug mit beschädigtem Gasschaltungskabel zu benutzen beeinträchtigt die Fahrsicherheit bemerken-swert.



LEERLAUF-EINSTELLUNG

Die Einstéllung darf nur bei warmem Motor und mit der Gasschaltung in geschlossener Position in der folgenden Weise durchgeführt werden :

- Den Knauf (1) rechts am Drosselkörper um ungefähr 34 Klick ab Position vollständig geschlossen drehen, mit einem geeigneten Instrument kontrollieren, dass die Leerlaufdrehzahl ungefähr 1.950 U/Min beträgt (bei Drehen in Uhrzeigersinn wird die Drehzahl erhöht, bei Drehen gegen den Uhrzeigersinn wird die Drehzahl verringert).



ZÜNDKERZENKONTROLLE

Folgende Kerze (A) kommt zum:
- NGK CR9EI;

der Elektrodenabstand beträgt:
- 0,8÷ 0,9 mm (0,031÷ 0,035 in.).

Ein größerer Abstand kann Startschwierigkeiten und eine Überlastung der Zündspule verursachen.
Ein kleinerer Abstand kann Probleme bei der Beschleunigung, im Leerlaufbetrieb und bei den Leistungen bei niedriger Geschwindigkeit verursachen.

- Den Kabelstecker (1) von der Zündspule (2) trennen.
- Die beiden Schrauben (3) abschrauben, die Zündspule (2) und die Halterung (4) entfernen und dann die Zündkerze ausbauen.
  ANMERKUNG: Beim Wiedereinbau kontrollieren, dass die Dichtung (5) richtig positioniert ist. Der Markierungszahn (6) muss sich an de Aussparung (7) an der Halterung (4) befinden.

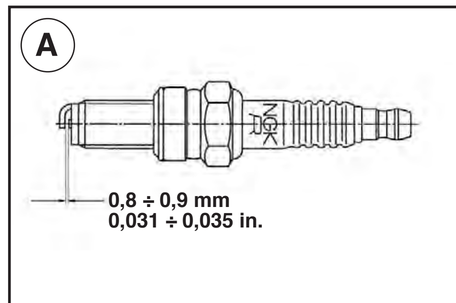
Der Zustand der Zündkerze sollte direkt nach dem Ausbau kontrolliert werden, weil die Ablagerungen und Verfärbungen wichtige Hinweise geben.

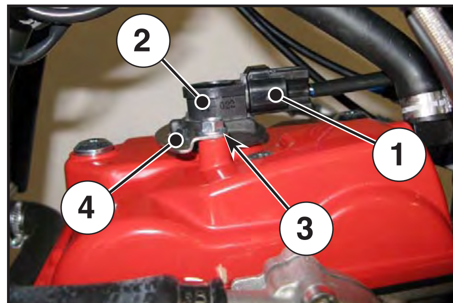
Exakter Wärmewert:
Die Spitze des Isolierstoffes ist trocken, und die Farbe ist hellbraun oder grau.
Hoher Wärmewert:
Die Spitze des Isolierstoffes ist trocken und von dunklen Verkrustungen bedeckt.
Niedriger Wärmewert:
Die Kerze hat sich überhitzt, un die Spitze des Isolierstoffes ist glasig und hat eine weisse oder graue Farbe.

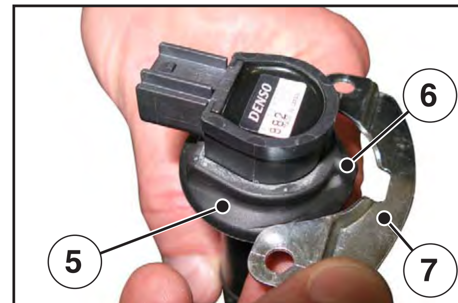
WARNHINWEIS*: Der eventuelle Austausch der Zündkerze mit einer "heißeren" oder "kälteren" ist mit äußerster Sorgfalt durchzuführen. Eine Zündkerze mit zu hohem Wärmegrad kann Frühzündungen verursachen mit möglichen Motorschäden. Eine Zündkerze mit zu niedrigem Wärmegrad kann die Kohlenablagerungen erheblich erhöhen.

Vor dem Wiedereinsetzen der Kerze die Elektroden und die Isolierung sorgfältig mit Hilfe einer Metalbürste reinigen.
Das Kerzengewinde mit Graphitfett schmieren und die Kerze ganz einschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment (10÷12 Nm) anschrauben. Die Kerze lockern; sie dann wieder zum Paar von 10÷12 Nm verschließen (1÷1,2 Kgm - 7.4÷8.9 ft/lb).
Bei Rissen an der Isolierung bzw. bei Korrosion der Elektroden ist die Kerze zu wechseln.

DE



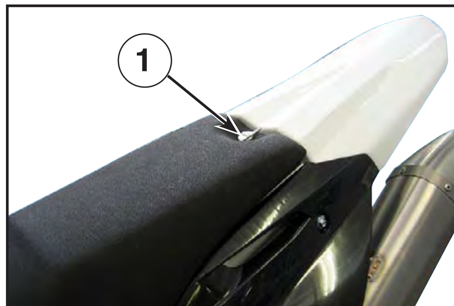


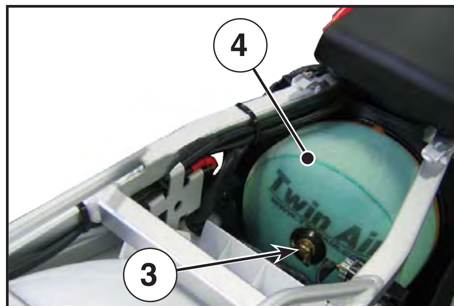


KONTROLLE LUFTFILTER

Den hinteren Zapfen (1) gegen den Uhrzeigersinn drehen, den Sattel von der vorderen Befestigungsschraube befreien.

Schraube (3) entfernen. Vollstaendiges Luftfilter (4) abnehmen. Filter (5) vom Rahmen (6) trennen.



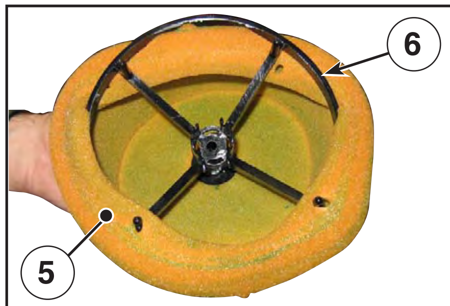


REINIGUNG LUFTFILTER

Den Filter mit einem spezifischen Reinigungsmittel waschen und es sorgfaeltig reinigen (den Filter mit Benzin waschen nur bei Notwendigkeit).
Den Filter in Spezial-Filteroel eintauchen lassen, danach sorgfaeltig ausringen, um das uebersohuessige Oel ausfliessen zu lassen.

ACHTUNG*: Zur Reinigung des Filterelementes kein Bezin oder Lösemittel mit geringem Entzündbarkeitspunkt benutzen ; es könnten Brände oder Explosionen auftreten.

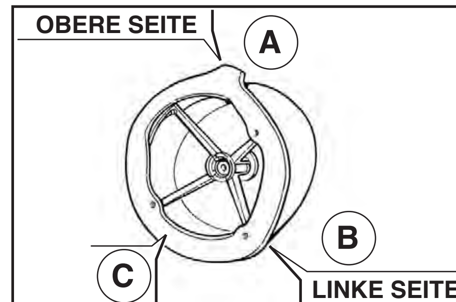
ACHTUNG*: Das Filterelement in einem gut belüftetem Bereich reinigen und sich nicht mit Funken oder Flammen dem Arbeitsgebiet nähern.

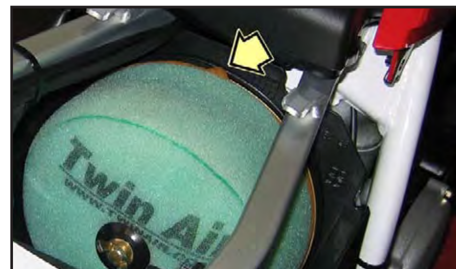


ZUSAMMENBAUEN

Zur Erreichung eines guten Halts auf der Seite des Gehäuses Fett (C) auf den Rand des Filters auftragen. Beim Wiederzusammensetzen des Filters in sein Lager sich vergewissern, dass der Endteil (A) nach oben gerichtet ist und die Kante (B) auf der unteren linken Seite des Filtergehäuses ist. Die vorher abgenommenen Teile wieder anbringen (für die Batterie zuerst den Plus-Pol anschliessen).

ACHTUNG*: Im Falle der falschen Filtermontage könnte Schmutz und Staub eindringen und den schnellen Verschleiß der Kolbenringe und des Zylinders verursachen.





SPIELEINSTELLUNG DER LENKLAGER

Aus Sicherheitsgründen muss der Lenker immer so eingestellt sein, dass die Lenkstange sich ohne Spiel frei dreht. Zur Kontrolle der Lenkeinstellung einen Stützbock bzw. einen Support so unter dem Motor positionieren, dass das Vorderrad vom Boden abgehoben ist. Gegenüber dem Motorrad stehend, die unteren Ende der Schafthalterungen der Gabel greifen und sie in Richtung ihrer Achse bewegen.



Setzen Sie sich nun vor dem Motorrad auf die Erde, fassen Sie die unteren Gabelenden auf der Höhe des Radzapfens an und verschieben Sie diese senkrecht zu deren Achse; weist das Lager ein gewisses Spiel auf, so ist die nachfolgend beschriebene Einstellung vorzunehmen:

- Die Schraube (1) des Lenkrohrs lösen.
- Die vier Schrauben (3) zur Befestigung des Lenkkopfes an den der Gabelholmen lösen
- Die Nutmutter (2) des Lenkrohrs im Uhrzeigersinn drehen des Lenkrohrs mit dem entsprechenden Spezialschlüssel drehen, bis das Spiel korrekt eingestellt ist

Die Mutter (1) des Lenkrohrs mit einem Anzugsmoment von 80÷90 Nm (8÷9 Kgm) (59÷66,38 ft/lb) sichern.
Die vier Schrauben (3) am Lenkkopf mit 22,5÷26,5 Nm (2,3÷2,7 Kgm) (16,9÷19,5 ft/lb).

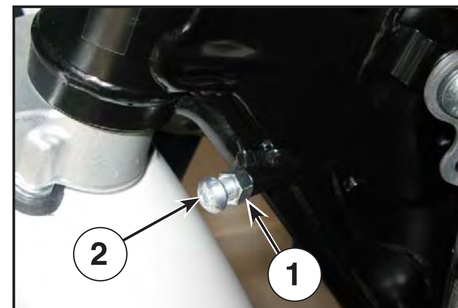
BENMERKUNG*: Aus Sicherheitsgründen das Motorrad nicht mit beschädigten Lenklagern fahren.



EINSTELLUNG LENKEINSCHLAG

Der Lenkeinschlag kann über die Stellvorrichtungen an den Seiten des Lenkrohrs wie folgt eingestellt werden: Die Kontermutter (1) lösen und die Einstellschraube (2) soweit verstellen, bis der gewünschte Lenkeinschlag eingestellt ist, anschließend die Kontermutter (1) wieder festziehen. Der Lenkeinschlag muss auf beiden Seiten um den gleichen Wert geändert werden.

DE

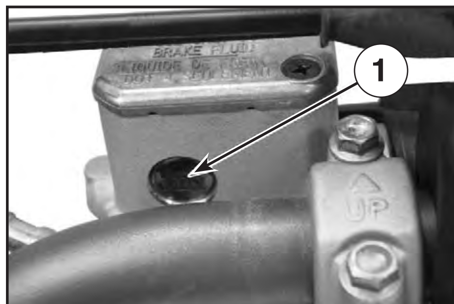


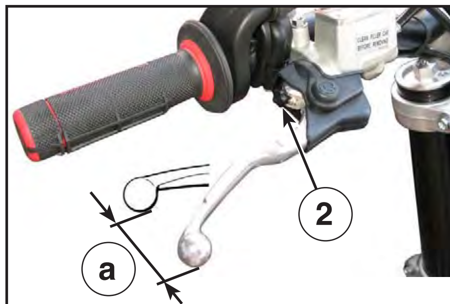
STEUERHEBELEINSTELLUNG UND STANDKONTROLE DER BREMSFLÜSSIGKEITN FÜR DIE VORDERRADBREMSE

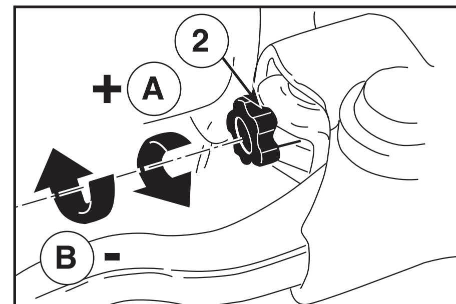
Den Einstellungsschraube (2), fand auf dem Kontrollhebel, erlaubt das Einstellen vom freien Spiel (a). Freies Spiel (a) muß wenigstens 10 sein mm (0,39 in.).
Der Flussigkeitsstand des Pumpbehaelters daf sich nie unterhalb des Tiefstwertes, des auf dem Pumpgehause herausgearbeiteten Sichtfensters befinden (1) .
Durch ein eventuelles Absinken des Fluessigkeitsstandes kann Luft in die Vorrichtung eintreten, was eine Verlaengerung des Hebelhubes zur Folge hat.

ACHTUNG*: Falls sich der Bremshebel als zu "weich" ergeben sollte, ist Luft in der Leitung oder ein Fehler der Anlage vorhanden. Die Bremsanlage ist sofort bei dem Husqvarna-Händler überprüfen zu lassen, da es gefährlich ist, das Motorrad in diesem Zustand zu fahren.
WARNHINWEIS*: Keine Bremsflüßigkeit auf gelackte Flächen oder transparente Teile (z.B. Scheinwerferlinsen) gießen.
WARNHINWEIS*: Nicht zwei verschiedene Flüßigkeitstypen vermischen. Wird gewählt, eine andere Flüßigkeitsmarke zu verwenden, ist die vorhandene vollständig zu entfernen.
ACHTUNG*: Die Bremsflüßigkeit kann Reizungen verursachen. Die Berührung mit der Haut und den Augen vermeiden. Im Falle der Berührung die betreffenden Hautflächen reinigen, falls die Augen betroffen sind, einen Arzt zu Rate ziehen.

A: das Spiel zu erhoehen
B: das Spiel zu verringern







EINREGULIERUNG DER STELLUNG DES HINTEREN BREMSPEDALS

Die Stellung des hinteren Bremspedals in Bezug auf den Fussrastehalter kann gemäss den persönlichen Anforderungen wie folgt eingestellt werden:
- Die Schraube losdrehen (1);
- Den Nocken (2) drehen, um den Fusshebel zu senken bzw. zu heben;
- nach der Einstellung, die schraube (1) wieder spannen.

Nach dieser Einstellung muss auch der Leerhub des Pedals eingestellt werden. Wie folgt vorgehen:

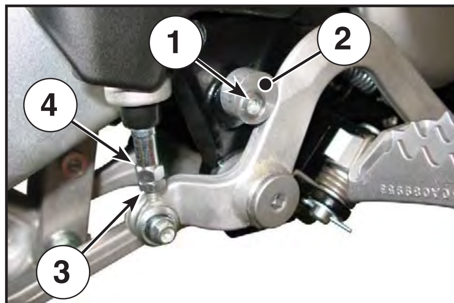
LEERHUBEINSTELLUNG DER HINTEREN BREMSE

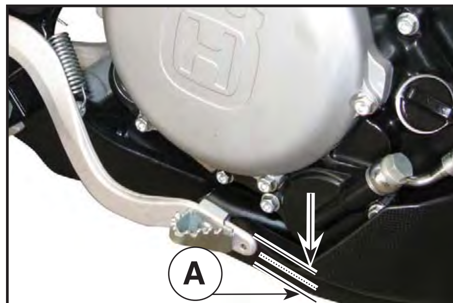
Das Pedal der hinteren Bremse muss einer Leerhub (B) von 5 mm. (0,2 in.) vor dem Anfang der bremsenden Wirkung haben.

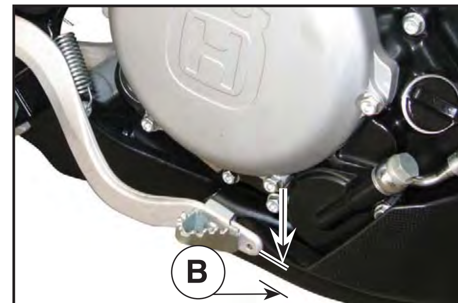
Wenn nicht, mit der Einstellung auf diese Weise vorgehen:
- die Mutter (3) lösen;
- den Pumpensteuerungsstab (4) bewegen, um den Leerhub grösser oder kleiner zu machen;
- nach Ausführung der Operation, die Mutter (3) wieder spannen.

ACHTUNG
Fehlt der vorgeschriebene Leerhub, dann werden die Bremsbelaege schnell verschleissen, mit der Folge, dass DIE BREMSE

DE







KONTROLLE FLÜSSIGKEITSSTAND

Der Stand (A) soll zwischen den Markierungen des Pumpenbehälter liegen.

EINSTELLUNG KUPPLUNGSHEBEL HYDRAULISCHE KUPPLUNG

Der Leerweg (A) Muss Mindestens 10 mm (0,39 in.) Betragen.
Die Position des Hebels auf der Lenker kann geändert werden, für jede Handgröße.
Um sich dem Drehknopf den Hebel zu nähern, ist er notwendig im Kreise das Register (B) in STUNDENEM Sinn zu schwingen.
Um vom Drehknopf den Hebel zu entfernen, ist er notwendig im Kreise ENTGEGEN DER UHRZEIGERRICHTUNG das Register (B) zu schwingen.

A

A

B

EINSTELLUNG DER AUFHAENGUNG IM HINBLICK AUF BESONDERE GEGEBENHEITEN DER RENNSTRECKE

Die folgenden Angaben bilden eine weisende Führung zur Einstellung der Federungen entsprechend der Geländeart zur Motorradanwendung. Vor der Durchführung jeglicher Änderung und auch danach, falls die neue Einstellung unzufriedenstellend sein sollte, ist es erforderlich, immer von der Standard-Eichung auszugehen und die Einstellungsauslösungen eine nach der anderen zu erhöhen oder zu verringern.

HARTES GELÄNDE
Gabel: Weichere Einstellung in Kompression
Stoßdämpfer: Weichere Einstellung in Kompression.
Im Falle von Schnellstrecken, weichere Einstellung sowohl in Kompression als auch in Ausfederung für beide Federungen; diese letzte Änderung begünstigt die Bodenhaftung der Räder.

SANDIGES GELÄNDE
Gabel: Härtere Einstellung in Kompression, oder Austausch der Standard-Feder mit einer härteren mit gleichzeitig weicherer Einstellung der Kompression und härterer Einstellung der Ausfederung.
Stoßdämpfe: Härtere Einstellung in Kompression und hauptsächlich in Ausfederung ; außerdem die Federvorladung zum Senken des hinteren Motorradteils betätigen.

SCHLAMMIGES GELÄNDE
Gabel: Härtere Einstellung in Kompression, oder Austausch der Standard-Feder mit einer härteren.
Stoßdämpfer: Härtere Einstellung sowohl in Kompression als auch in Ausfederung oder Austausch der Standard-Feder mit einer härteren ; außerdem die Federvorladung zum Heben des hinteren Motorradteils betätigen.
Der Austausch der Federn auf beiden Federungen ist zum Ausgleich der Gewichtserhöhung des Motorrads wegen des angesammelten Schlamms empfehlenswert.

ANMERKUNG:
Sollte die Gabel zu weich oder zu hart in jeden Einstellungsbedingungen sein, ist der Ölstand des Schaftes zu überprüfen, da er zu hoch oder zu niedrig sein könnte ; daran denken, daß eine größere Ölmenge in der Gabel zu einem häufigeren Luftablaß führt. Falls die Federungen nicht auf die Eichungs-Änderungen ansprechen, sind die Registergruppen zu überprüfen, da sie blockiert sein könnten.





DE

INSTELLUNG GABEL

a) EINFEDERUNG
Standardjustierung: -9 Klicks.

Will man die Standardjustierung wiederherstellen, und das Stellglied (A) in Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um Klicks zurückdrehen. Für eine weichere Bremsung, das Stellglied gegen den Uhrzeigersinn drehen; für eine härtere Bremsung in umgekehrter Weise vorgehen.

b) AUSFEDERUNG
Standardjustierung: -13 Klicks.

Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wieder herzustellen, das Stellglied (C) in den Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um Klicks zurückdrehen. Für eine weichere Bremsung, das Stellglied gegen den Uhrzeigersinn drehen; für eine härtere Bremsung in umgekehrter Weise vorgehen.

- LUFTABLASS
Das Ventil (D) öffnen, das Motorrad auf einen mittigen Bock stellen und die Gabel vollständig ausstrecken (nach jedem Rennen oder monatlich). Das Ventil nach ausgeführtem Vorgang schliessen.

HINWEIS!
ANMERKUNG: Stellschraube nicht jenseits der maximalen Öffnug bzw. Schliessung drehen.

ANMERKUNG
Federungsindex serienmässigen Feder:
K=8,8 N/mm

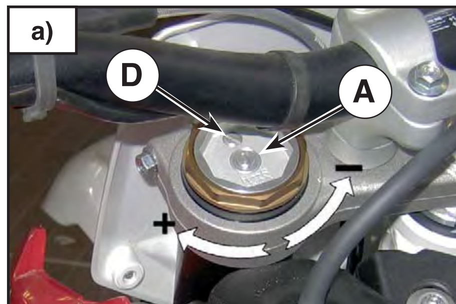
ANMERKUNG
Um die Vorspannung nicht zu ändern, Feder und Distanzstücke immer zusammen ersetzen.

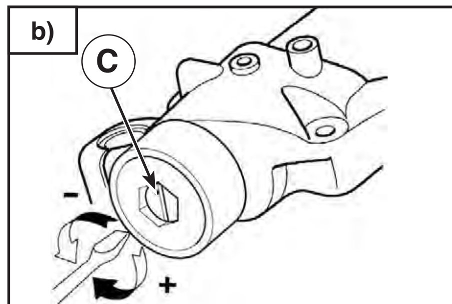
OELSTAND GABEL

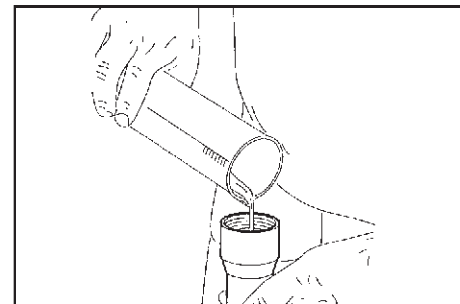
Für ein korrektes Funktionieren der Gabel ist es notwendig, dass die vorgeschriebene Ölmenge in beiden Beinen vorhanden ist.

Zur Kontrolle des Ölstands im Innern der Schäfte ist es erforderlich, diese aus der Gabel zu entfernen und in der folgenden Weise zu verfahren:
- die Kappen der Kraftstäbe entfernen;
- die Feder aus den Gabelstangen herausnehmen und Öl daraus abtropfen lassen;
- Gabel bis zum Hubende bringen.

ÖLMENGE IN JEDEM SCHAFT
556 cm^3 (33.93 in^3)
Patrone: 196 cm^3 (11.96 in^3)
Gleitrohr: 360 cm^3 (21.97 in^3)





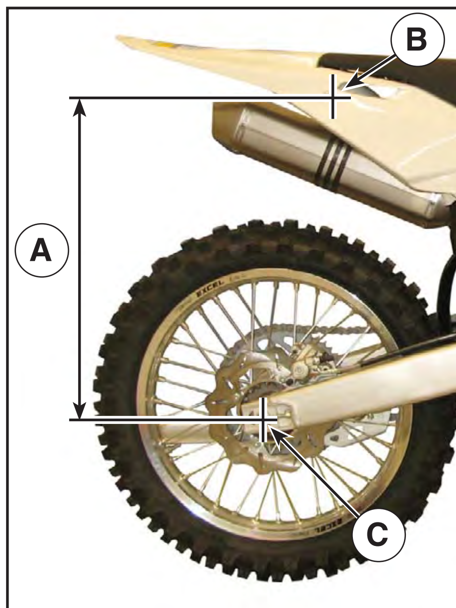


EINSTELLUNG STOSSDAEMPFER

Der hintere Stossdaempfer muss in Abhaengigkeit vom Fahrergewicht und von den Bodeneigenschaften eingestellt werden.
Zur Durchfuehrung der Operation, wie folgt vorgehen:

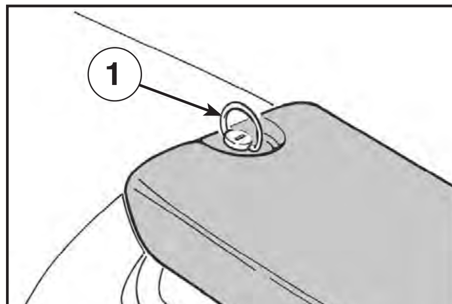
1. Mit dem Motorrad auf dem Bock die Entfernung (A) messen.
2. Setzen Sie sich mit der gesamten Ausruestung und in der normalen Fahrstellung auf das Motorrad.
3. Mit Hilfe einer zweiten Person die neue Entfernung (A) ermitteln.

B: Paneel-Befestigungsschrauben-Achse
C: Hintere Radzapfen-Achse



4. Der Unterschied zwischen beiden Messungen entspricht der "SENKUNG" des hinteren Teils des Motorrads.
   Bei kaltem Stossdaempfer empfiehlt sich eine Senkung von 100 mm und mit warmen Stossdaempfer von 95 mm.
5. Um die korrekte Senkung in Abhaengigkeit von ihrem Gewicht zu erreichten, die Vorspannung der Stossdaempferfeder einstellen (Gehen sie wie folgt vor).

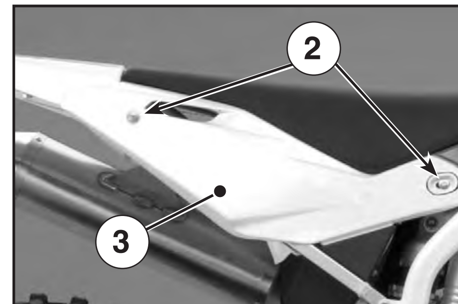
ACHTUNG*: Niemals den Stoßdämpfer ausbauen, da er Gas unter Druck enthält. Wegen größerer Eingriffe sich mit dem Husqvarna-Händler in Verbindung setzen.



EINSTELLUNG VORSPANNUNG STOSSDAEMPFERFEDER

Zur Durchfuehrung des Operation, wie folgt vorgehen:

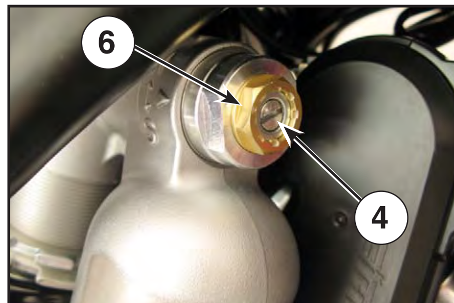
1. Den Sattel, nach vorherigem Drehen des hinteren Befestigungszapfens (1) entgegen den Uhrzeigersinn, abzunehmen; die Schrauben (2) lösen und den Rechten Streifen (3) abnehmen.



DE

2. Die Gegennutmutter (1) und die Einstellunutmutter (2) reinigen die Spingfeder (3).
3. Die Gegennutmutter mittels eines Hakenschluessels oder eines Aluminiumstempels lockern.
4. Die Einstellnutmutter bis in die gewuenschte Stellung drehen.
5. Nachdem die Einstellung in Abhaengigkeit von Ihrem Gewicht oder von dem Fahrstil durchgefuehrt worden ist, die Gegennutmutter fest blockieren (Drehmoment fuer beide Nutmuttern: 5 kgm; 49 Nm; 36.2 ft/lb).
6. Wieder zusammensetzen: den Rechten Streifen und den Sattel.

ACHTUNG*: Darauf achten, daß das warme Auspuffrohr beim Einstellen des Stoßdämpfers nicht berührt wird.



EINSTELLUNG HYDRAULIKBREMSE STOSSDAEMPFER

Der Stossdaempfer ist separat fuer die Kompressionsbewegung und die Dehnungsbewegung einstellbar.

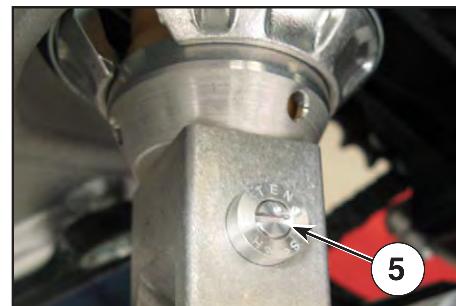
A) EINFEDERUNG - Standardjustierung:
1) Niedrige Dampfungeschwindigkeit:
- TC 250 USA: 10 Klicks;
- TC 250: 12 Klicks
(Eintellschraube 4)

2) Hohe Dampfungeschwindigkeit:
- 1.1/2 umdrehungen
(Eintellschraube 6)

Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wiederherzustellen, die obere Einstellschraubes (4) und (6) im Uhrzeigersinn bis zur komplett geschlossenen Stellung drehen; danach um Klicken oben gennant.
Um eine weichere Bremsung zu erlangen, die Einstellschraubes gegen den Uhrzeigersinn drehen; um eine haertere Bremsung zu haben, in ungekehrter Richtung drehen.

B) AUSFEDERUNG -Standardjustierung:
- 10 Klicks (± 1-2 Klicks)

Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wiederherzustellen, die untere Einstellschraube (5) im Uhrzeigersinn bis zur komplett geschlossenen Stellung drehen; danach um Klicken oben gennant. Um eine weichere Bremsung zu erlangen, die Einstellschraube gegen den Uhrzeigersinn drehen; um eine haertere Bremsung zu haben, in ungekehrter Richtung drehen.





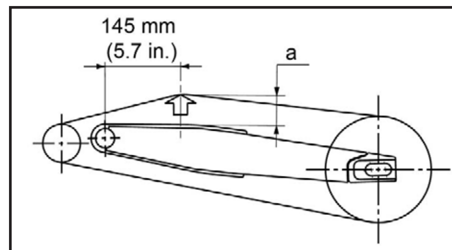
KETTENEINSTELLUNG (Bild A)

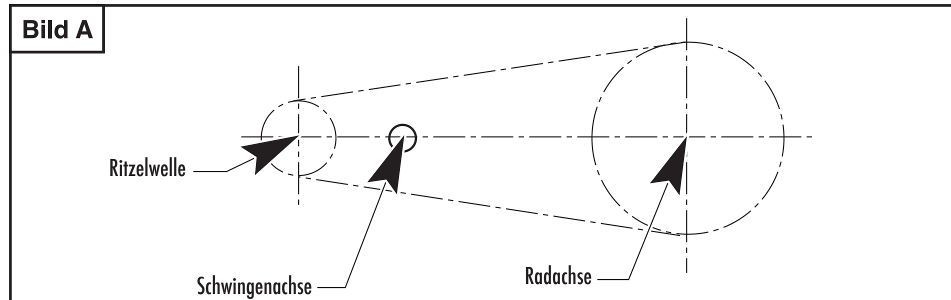
Die Kette muss in Übereinstimmung mit der "Wartungstabelle" kontrolliert, eingestellt und geschmiert werden; das aus Sicherheitsgründen und zur Verhütung eines übermässigen Verschleisses. Wenn die Kette übermässig verschleisst oder sich als schlecht eingestellt erweist, das heisst, wenn sie locker ist oder übermässig straff, kann sie von dem Kranz abspringen oder zerreissen.
Zur Einregulierung der Kettenspannung der Hinterteil des Fahrzeugs senken bis eine perfekte Fluchtung der Ritzelachse, der Gabelschwingachse und der hinteren Radachse laut Abb. Erreicht wird, dann das Hinterrad auf 3 Drehungen rotieren lassen.
In diesem Zustand darf die Kette nicht gespannt sein auch wenn es kein Pfeil gibt.

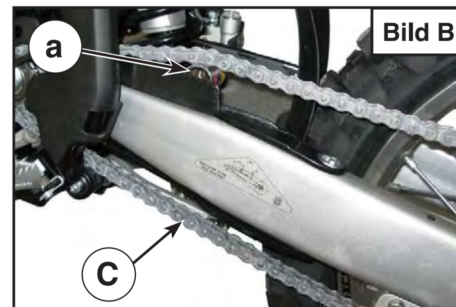
SCHNELLEINSTELLUNG (Bild B)

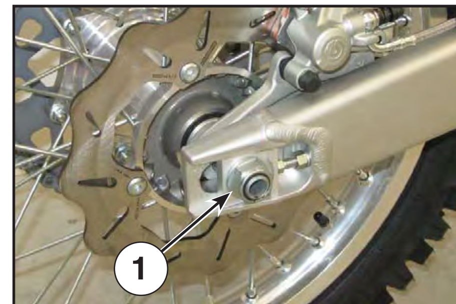
An der in der Abbildung gezeigten Stelle ein Buchse (a) mit einem Durchmesser von 35 mm einsetzen (oder alternativ einen Abstandhalter mit gleichen Abmessungen) und prüfen, ob der untere Kettenbereich (C) leicht gespannt ist.
Andernfalls wie folgt vorgehen:
- Auf der rechten Seite mit einem 27 mm-Steckschlüssel die Befestigungsmutter (1) der Radachse lösen.
- Die Kontermuttern (2) an beiden Kettenspannern mit einem 12 mm-Schlüssel lösen, und die Schraube (3) soweit verstellen, bis die richtige Spannung erhalten ist.
- Nach der Einstellung die Kontermuttern (2) und die Radachsmutter (1) wieder festziehen.

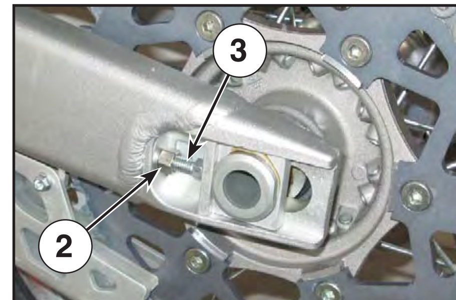
Nach der Einstellung immer die Radausrichtung kontrollieren.











DE

KETTEN-SCHMIERUNG

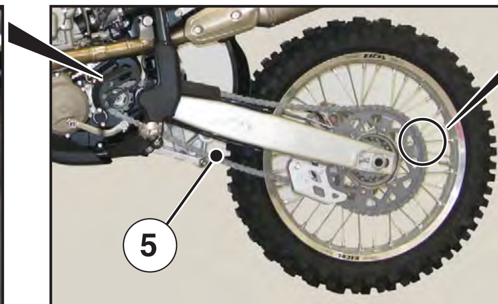
Die Kette unter Einhaltung der folgenden Anweisungen schmieren.

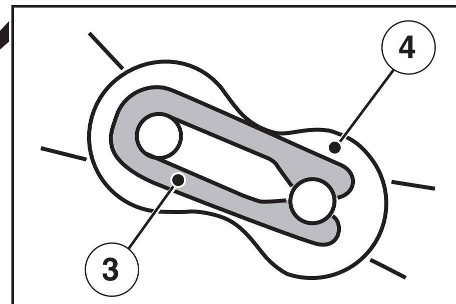
WARNHINWEIS * : Niemals Fett zum Ketten-schmieren benutzen. Das Fett verursacht Ansammlung von Staub- und Schlamm, welche wie Scheuermittel wirken und einen schnellen Verschleiß der Kette, des Ritzels und des Kranzes verursachen.

Ausbau und Reinigung

Wird die Kette besonders schmutzig, muß sie abgenommen und vor der Schmierung gereinigt werden. In der folgenden Weise vorgehen:

1- Einen Bock oder Block in der Weise unter den Motor stellen, daß das Hintererrad vom Boden abgehoben ist.
   Abnehmen: die Schrauben (1), der Schutz (2) vom Ritzel, das Clip (3), die Verbingdung (4) und das Treibkette (5) entfernen;
   Für den Zusammenbau führe man die genannten Schritte in der umgekehrten Reihenfolge durch.





2- Überprüfen, daß die Kette nicht abgenutzt oder beschädigt ist. Die Kette immer gemäß der Tabelle der periodischen Wartung austauschen oder falls die Rollen oder die Glieder beschädigt sind.
3- Überprüfen, daß der Ritzel oder der Kranz nicht beschädigt sind.
4- Die Kette, wie unten beschrieben, waschen und schmieren.

Waschen der Ketten ohne OR-Ringe

Mit Petroleum oder Naphtha waschen ; wird Benzin oder insbesondere Trichloräthylen benutzt zur Vermeidung von Oxydationn abtrocknen und schmieren.

Schmierung der Kette ohne OR-Ringe

Nach dem Trocknen die Kette, falls möglich, in ein spezifisches Molybdändisulfid -Schmiermittel oder in Motoröl hoher Viskosität, erwärmt zur Flüßigerhaltung des Öls, tauchen.

Anmerkung * : Alternativ dazu können geeignete Schmiermittel-Spray verwendet werden.

5- Ist die Kette geschnitten, diese mit Hilfe der Verbindung montieren.
6- Die Verbindungsklammer derart (a) montieren, daß der geschlossene Teil in Kettendrehrichtung gerichtet ist, wie in der Abbildung dargestellt (unteres Bild).

Anmerkung * : Aus Sicherheitsgründen ist die Verbindung der kritischere Teil der Übertragungskette. Die Verbindungen sind wiederverwendbar, wenn sie in einwandfreiem Zustand sind, auch wenn es empfehlenswert ist, beim Wiedereinbau der Kette eine neue zu montieren.

7- Die Kette, wie im Absatz „Einstellung Kette" angegeben, richtig einstellen.

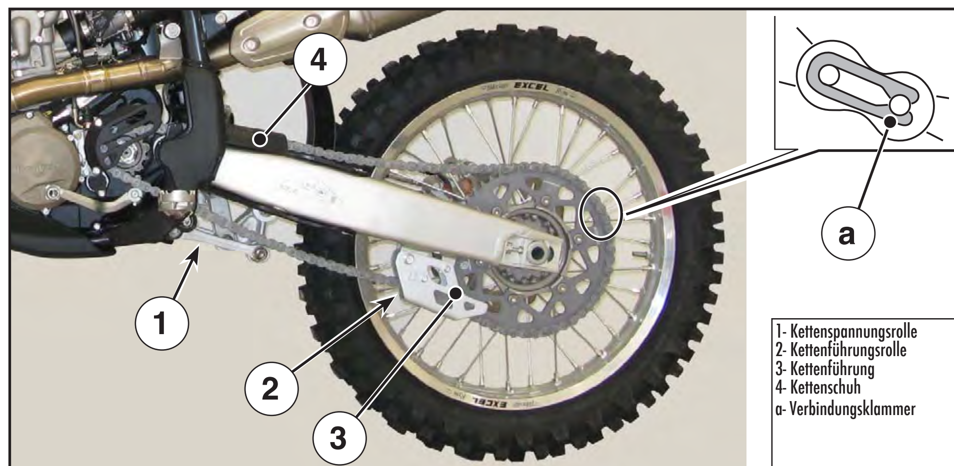
WARNHINWEIS : Das Ketten-Schmiermittel darf NICHT mit den Reifen oder der hinteren Bremsscheibe in Berührung kommen.

Kettenspannungsrolle, Kettenführungsrolle, Kettenführung, Kettenschuh

Den Verschleiß der obengenannten Teile überprüfen und falls erforderlich, austauschen.

WARNHINWEIS * : Die Ausrichtung der Kettenführung überprüfen. Falls sie gebogen ist, könnte sie mit der Kette interferieren und den schnellen Verschleiß der Kette verursachen. Es könnte ebenfalls ein Abfallen der Kette vom Ritzel auftreten.

DE

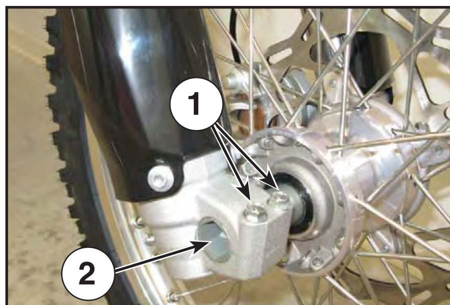


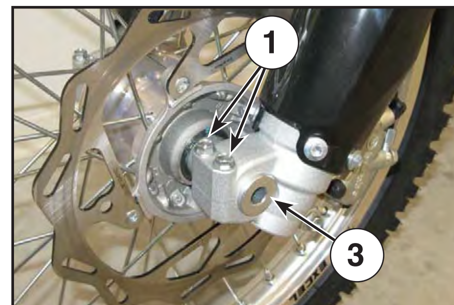
ABNEHMEN DES VORDERRADS

Einen Bock oder Block in der Weise unter den Motor stellen, daß das Vorderrad vom Boden abgehoben ist.
Die Schrauben (1) zur Befestigung des Radzapfens (2) an den Supporten der Gabelholme lösen.
Blockieren und gleichzeitig die Schraube (3) auf der entgegengesetzten Seite lösen; den Zapfen aus dem Rad herausnehmen. Für den Zusammenbau führe man die genannten Schritte in der umgekehrten Reihenfolge durch; ausserdem ist die Bremsscheibe in den Sattel einzuführen.

ANMERKUNG
Bei abgezogemen Rad darf der Hebel der Vorderradbremse nicht gezogen werden, um den Vorschub der Bremssattelkleinkolben zu vermeiden. Legen Sie das Vorderrad immer mit der Bremsscheibe nach oben ab.







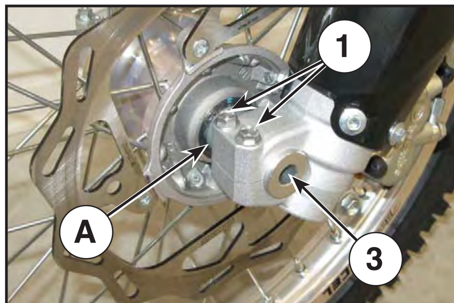
ZUSAMMENBAU DES VORDERRADS

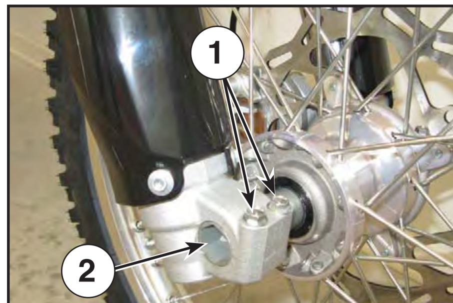
Das Distanzstück, linke Seite, auf der Radnabe des Rades montieren (A).
Das Rad in der Weise zwischen die zwei Gabelhuellen einsetzen, dass sich die Scheibenbremse in den Sattel einfuegt.

Von der rechten Seite die vorher mit Fett geschmierte Radachse (2) einsetzen und bis zum Anschlag am linken Schaft drücken. Bei diesem Arbeitsschritt sollte das Rad gedreht werden. Die Schraube (3) auf der linken Seite der Gabel anschrauben OHNE festziehen.
Nunmehr etwas pumpen und die Lenkstange nach unten druecken, bis eine fachgerechte Fluchtung der Gabelschaefte erreicht ist.
Stoppen: die Schrauben (1) auf der rechte Gabelhuelle (10,4 Nm / 1,05 Kgm / 7.7 ft-lb), die Schraube (3) auf die linke Seite (51,45 Nm / 5,25 Kgm / 38 ft-lb) und die Schrauben (1) auf der linke Gabelhuelle (10,4 Nm / 1,05 Kgm / 7.7 ft-lb)

ANMERKUNG
Hebel soweit pumpen, bis die Belaege die Bremsscheibe.

DE





ABNEHMEN DES HINTERRADS

Die Mutter (1) des Radbolzen (3) und den Radbolzen ausziehen. Es ist nicht notwendig, die Kettenspanner (2) zu lockern; auf diesel Weise wird der Kettesspannwert nach dem Wiederzusammenbau unverändert bleiben. Das komplette Rad mit Berücksichtigung der sich seitlich in der Radnabe befindlichen Distanzstücken ausziehen.
Für den Zusammenbau führe man die genannten Schritte in der umgekehrten Reihenfolge durch; ausserdem ist die Bremsscheibe in den Sattel einzuführen.

ANMERKUNG
Bei abgezogemem Rad darf der Pedal der Hinterradbremse nicht gezogen werden, um den Vorschub der Bremssattelkleinkolben zu vermeiden.
Legen Sie das Hinterrad immer mit der Bremsscheibe nach oben ab.
Pedal soweit pumpen, bis die Belaege die Bremsscheibe

REIFEN

Darauf achten, dass die Reifen immer den richtigen Reifendruck haben. Der Reifendruck muss den Angaben aus der Tabelle "Technische Angaben" entsprechen, die sich am Anfang der Bedienungs- und Wartungsanleitung befindet.

BREMSEN

Hauptbestandteile sind:

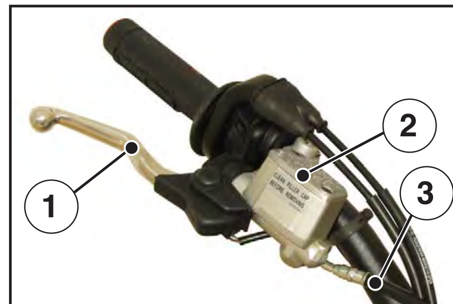
- die Bremspumpe mit dazugehoerigem Hebel (vorderseitig) oder Fusshebel (hinterseitig), die Leitunge, die Zange und die Scheibe.

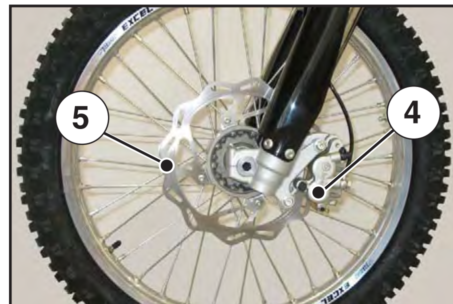
LEGENDE

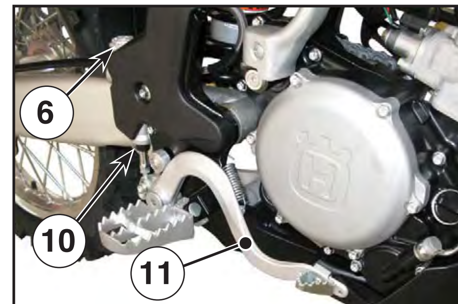
1. Steuerhebel vordere Bremse
2. Vordere Bremspumpe mit Ölbehälter
3. Bremsleitung Vorderradbremse
4. Vorderer Bremszange
5. Vorderer Bremsscheibe
6. Hinterer Bremsölbehälter
7. Bremsleitung Hinterradbremse
8. Hinterer Bremszange
9. Hinterer Bremsscheibe
10. Hinterer Bremspumpev
11. Bedienungspedal hintere Bremse

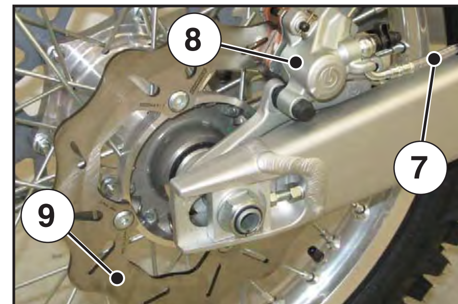
DE







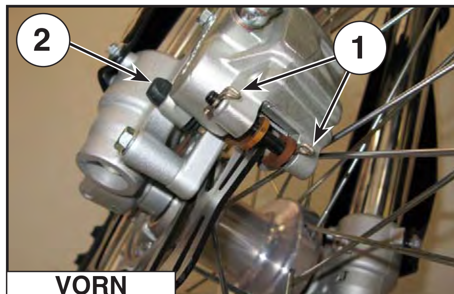


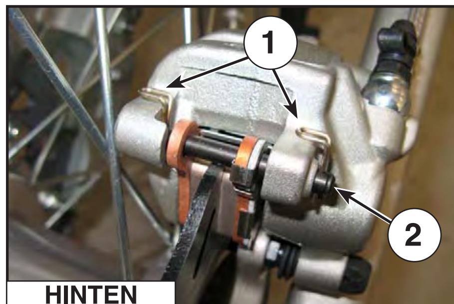


DEMONTIERUNG BREMSBELAEGE

- Die Feder (1) zu wegnehmen.
- Die Bolzen (2) zu abnieten.
- Die Bremsbeläge zu wegnehmen.

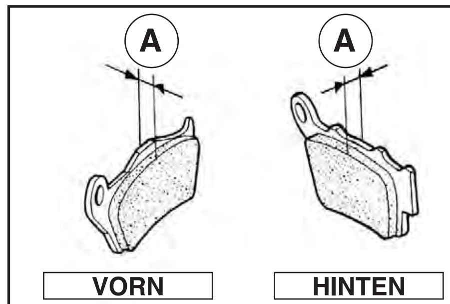
ACHTUNG!
Bremshebel oder -fusshebel bei Demontierung der Belaege nicht betaetigen.





VERSCHLEISSBREMSBELAEGE

Bremsbelaege auf Verschleiss pruefen.
Betriebsgrenze “A”: 3,8 mm.
Bei Ueberschreitung der Betriebsgrenze Bremsbelaege paarweise ersetzen.

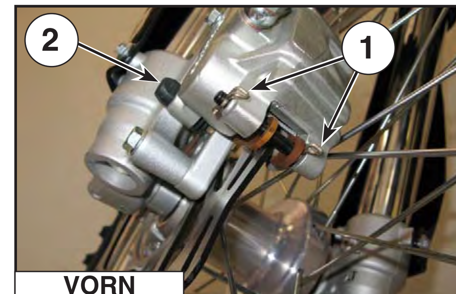


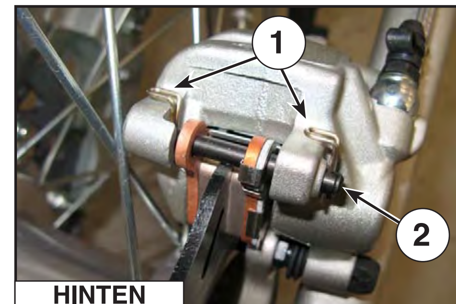
REINIGUNG BREMSBELAEGE

Sich vergewissern, dass es keine Spur Bremsfluessigkeit oder Oel auf den Belaegen oder auf den Scheiben gibt. Belaege und Scheibe von eventuell vorhandenen Spuren Fluessigkeit oder Oel mit alkohol reinigen. Wenn eine vollkommene Reinigung unmoeglich ist, Belaege ersetzen.

MONTAGE BREMSBELAEGE

- Die neven Bremsbelaege montieren.
- Die zwei Zapfen (2) und die Feder (1) wiederanbringen.





ACHTUNG!
Motorrad erst fahren, wenn der Bremshebel oder -fusshebel vollstaendig wirksam sind. Hebel oder Fusshebel soweit pumpen, bis die Belaege die Scheiben beruehren. Beim ersten Versuch mit dem Hebel oder mit dem Fusshebel wird die Bremse unwirksam sein.

VERSCHLEISS BREMSSCHEIBEN

Die Dicke jeder Scheibe in der meist verschlissenen Stelle messen. Bei Ueberschreitung der angegebenen Grenze, Scheibe ersetzen.

Scheibendicke

SCHEIBE	STANDARD	BETRIEBS-GRENZE
Vorderrad	3 mm	2,5 mm
Hinterrad	4 mm	3,5 mm

DE





SCHEIBENREINIGUNG

Eine niedrigere Bremswirkung kann mit elspuren auf der Scheibe zusammenhaengen. Oel oder Fett auf der Scheibe koennen mit Hilfe eines leichtentzuendlichen Loesungsmittel wie Azeton oder aehnliche gereinigt werden.





AUSPUFFDÄMPFER

Der Dämpfer vermindert das Geräusch des Auspuffs, ist aber auch integrierender Teil der Auspuffanlage und als solcher beeinflußen seine Zustände die Leistungen des Motorrads. Die bemerkenswerte Erhöhung des Auspuff-Geräuschs ist ein Zeichen des Verfalls des schalldämpfenden Materials auf dem gelochtem Rohr im Innern des Dämpfers.



ANHANG

ÜBERPRÜFUNGEN NACH DEM WETTRENNEN

Nach dem Wettrennen, das Motorrad, wie unten angegeben, reinigen, dann das Fahrzeug überprüfen unter besonderer Beachtung der im Tabelle "WARTUNG" (Anhang A) angegebenen Punkte, wie Luftfilter, Vergaser, Bremsen usw. Eine allgemeine Schmierung und eventuell die erforderlichen Einstellungen durchführen.

- Die Kette der Sekundärübertragung und alle Antriebssaiten schmieren.
- Zur Vermeidung von Rostbildung Öl auf alle metallischen, nicht gelackten Flächen spritzen. Vermeiden, daß die Gummiteile oder Bremsen mit Öl in Berührung kommen.
- Das Motorrad auf einen Halter oder auf einen Bock stellen, derart, daß beide Räder vom Boden abgehoben sind (falls auf diese Weise nicht verfahren werden kann, Bretter unter die Räder schieben, zur Vermeidung, daß die Reifen mit Feuchtigkeit in Berührung bleiben).
- Eine Kunststoffhülle über das Auspuffrohr anbringen, zur Vermeidung, daß Feuchtigkeit eindringt.
- Das Motorrad zum Schutz gegen Staub und Schmutz überdecken.

Zur Inbetriebsetzung des Motorrads, wie folgt vorgehen :

- Sich vergewissern, daß die Zündkerze fest angezogen ist.
- Den Treibstofftank auffüllen.
- Den motor lang zur Aufwärmung des Öls laufen lassen, danach das Öl ablassen.
- Frisches Öl in den Carter gießen.
- Alle im Abschnit "Überprüfungen und Einstellungen" (Seite Anhang A) genannten Punkte überprüfen.
- Alle im Abschnitt "Schmierung" (Anhang A) aufgeführten Punkte schmieren.

REINIGUNG

WICHTIGE EMPFEHLUNG

Vorbemerkung gemacht, daß, vor der Motorradreinigung, es notwendig ist, vor dem Wasser die folgenden Teile günstig zu schützen:

a) Hintere Auspufföffnung;
b) Kupplungshebel und vordere Bremse, Handgriffe, Lenkstangekommutatoren;
c) Luftfilter-Ansaugung;
d) Gabellenkopf, Radlager;
e) Hebelwerkhinterhaufhangung.

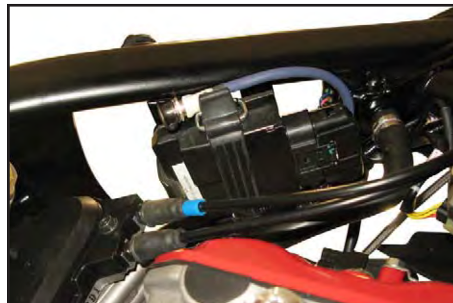
Es muss ABSOLUT VERMIEDEN werden, dass ein WASSER- ODER PRESSLUFTSTRAHL mit ELEKTRISCHEN TEILEN und mit TEILEN DER BENZIN-EINSPRITZANLAGE, speziell mit der Steuerelektronik und dem Drosselkörper.

Nach dem Waschen

- Die Kunststoffhüllen abnehmen und die Luffilter-Ansaugöffnung freimachen.
- Die im Abschnitt Wartung Tabelle (Anhang A) angegebenen Punkte schmieren.
- Eine kurze Erwärmung des Motors vornehmen.
- Vor dem Fahren des Motorrads die Bremsen überprüfen.



ACHTUNG * : Die Bremsscheiben nicht schmieren oder einwachsen, um keinen Leistungsverlust der Bremsanlage mit nachfolgender Unfallgefahr zu verursachen. Die Scheiben mit Lösemittel z.B. Azeton reinigen.



DE

VORGÄNGE ZUR AUSLIEFERUNG

Beschreibung	Arbeit	Vor-Auslieferung
Motoröl	Ölstandkontrolle	❑
Zweitaktölstand	Ölstandkontrolle	❑ ❆
Kühlflüssigkeit	Kontrolle / Auffüllen	❑
Kühlanlage	Kontrolle Lecks	❑
Gebläse	Funktionskontrolle	❑ ❆❆
Zündkerzen	Kontrolle / Austausch	❑
Einspritzdrosselkörper	Kontrolle und Einstellung	❑
Bremsflüssigkeit und Kupplung	Kontrolle Flüssigkeitsstand	❑
Bremsen/ Kupplung	Funktionskontrolle	❑
Bremsen/ Kupplung	Kontrolle Bremskreislauf	❑
Gaszugkabel	Funktionskontrolle	❑
Gaszugkabel	Prüfen/ Spiel einstellen	❑
Starterhebel	Funktionskontrolle	❑
Bowdenzüge	Kontrolle/Einstellung	❑
Antriebskette	Kontrolle/Einstellung	❑

Beschreibung	Arbeit	Vor-Auslieferung
Reifen	Kontrolle Reifendruck	❑
Seitenständer	Funktionskontrolle	❑
Seitenständerschalter	Funktionskontrolle	❑
Elektrische Anlage	Funktionskontrolle	❑
Instrumente	Funktionskontrolle	❑
Beleuchtung/Blinker	Funktionskontrolle	❑
Hupe	Funktionskontrolle	❑
Scheinwerfer	Funktionskontrolle	❑
Zündschloß	Funktionskontrolle	❑
Schlösser	Funktionskontrolle	❑
Schrauben und Muttern	Kontrolle/ Festziehen	❑
Schlauchschellen	Kontrolle/ Festziehen	❑
Allgemeines Schmieren		❑
Abnahme Motorrad		❑

❆ : Nur für Motorräder mit 2 takt-motor

❆❆ : Nur für besondere Motorräder

ALPHABETISCHES INHALTSVERZEICHNIS

DE





ES

TC 250 2012 - TC 250 2012 I.E. USA

Ed.00 - 08/2011

Donde no especificado, los datos y resenas se refieren a todos los modelos.

PRESENTACION

Bienvenidos a la familia motociclista Husqvarna!

Su nueva motocicleta Husqvarna ha sido proyectada y fabricada para destacar en su categoría.Las instrucciones de este manual han sido preparadas para brindar una guía sencilla y clara para el mantenimiento de la motocicleta. Para obtener de la misma las mejores prestaciones, se recomienda seguir atentamente todo lo que se explica en este manual. Aquí se encuentran las instrucciones para efectuar las operaciones necesarias de mantenimiento. Las reparaciones o los mantenimientos más específicos o de mayor entidad requieren el trabajo de mecánicos expertos y el uso de equipos adecuados. Su Concesionario Husqvarna tiene los recambios originales, la experiencia y todas las herramientas necesarias para brindarle el mejor servicio.

Recordar por fin que el "Manual de uso y mantenimiento" tiene que considerarse parte integrante del motociclo y como tale también quedar alegado al mismo en caso de reventa.

Esta motocicleta utiliza particular dibujados y realizados gracias a sistemas y a tecnologías de punta y experimentados en las competiciones.

En las motocicletas de competición cada detalle es averiguado después de cada competición para siempre garantizar las mejores prestaciones. Por el correcto funcionamiento del motociclo, es necesario atenerse al tablero de control y manutención indicado en l'apendice A.

ADVERTENCIAS IMPORTANTES

1)losmotociclos DE COMPETICIÓN **TC** son garantizados eximidos por funcionamientos defectuosos; el tablero de manutención aconsejado para uso agonístico se encuentra en l'apendice A.



MOTOCROSS



IMPORTANTE

Por el reconocimiento de la garantía hará de referencia la CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO, como descrito en seguida:

- MOTOCICLO DE COMPETICIÓN, PARA USO AGONÍSTICO: A LLENA POTENCIA

Este motociclo ha sido estudiado por las competiciones y por lo tanto sólo garantiza lo máximo de las prestaciones con el piloto.

SIEMPRE recordar que estos motociclos han sido planeados por un empleo agonístico, es decir por condiciones de empleo bien diferente de las que se presentan en caso de empleo vial.

Para mantener la "Garantía de Funcionamiento" del vehículo, el Cliente tiene que seguir el programa de manutención indicado sobre el manual de uso y mantenimiento ejecutando los cupones cerca de los talleres lícitos HUSQVARNA.
El coste por la sustitución de los particulares y por la mano de obra necesaria para respetar el plan de manutención, está a cargo del Cliente.
NOTA: la garantía DECAE en caso de alquiler del motociclo.

Premisa importante

Leer atentamente el presente manual prestando atención particular a las notas precedidas por las siguientes advertencias:

ATENCIÓN *: Indica la posibilidad de sufrir graves lesiones personales, hasta el riesgo de muerte en caso de inobservancia de las instrucciones.
ADVERTENCIA*: Indica la posibilidad de sufrir lesiones personales o provocar daños al vehículo en caso de inobservancia de las instrucciones.
Nota*: Proporciona más informaciones útiles.

Substitución de los particulares

En caso de substitución de los particulares, utilizar sólo partes originales Husqvarna

ATENCIÓN *: Tras una caída, inspeccionar con atención el motociclo. Asegurarse de que el mando del gas, los frenos, el embrague y todos los otros mandos y componentes principales no hayan sufrido daños. Conducir un motociclo dañado puede provocar graves accidentes.

ATENCIÓN *: No poner en marcha y no trabajar sobre el motociclo cuando no se lleven indumentos protectores adecuados. Llevar siempre casco, botas, gafas protectoras y otra indumentaria adecuada.

ATENCIÓN *: Este motociclo es un vehículo de competición sofisticado. No poner en marcha o conducir el motociclo si no se tienen las adecuadas instrucciones junto a buenas condiciones físicas.

PRECAUCIONES PARA LOS NIÑOS
ATENCION
• Aparcar el vehículo donde no pueda ser golpeado o dañado con facilidad.
Golpes, aunque sean involuntarios puedeprovocar la caída del vehículo con consiguiente peligro para las personas, especialmente niños.
• Para evitar caídas accidentales del vehículo, no aparcar nunca en un terreno flojo o irregular ni tampoco sobre asfalto caliente.
• Puesto que el motor y el escape se pueden poner muy caliente, aparcar la motocicleta en lugares donde sea peatones o niños no puedan tocarlos con facilidad.

SUMARIO

Pág.

Note

- Las indicaciones de la derecha y la izquierda hacen referencia a los dos lados de la moto con respecto al sentido de marcha.

- Z: nùmero dientes
- A: Austria
  AUS: Australia
  B: Bélgica
  BR: Brasil
  CDN: Canadà
  CH: Suiza
  D: Alemania
  E: España
  F: Francia
  FIN: Finlandia
  GB: Gran Bretaña
  I: Italia
  J: Japòn
  USA: Estados Unidos

- A falta de indicaciones específicas, los datos y las instrucciones se refieren a todos los Países.



DATOS PARA LA IDENTIFICACION

El número de identificación del motor se encuentra marcado en la parte superior del carter del motor, mientras que el número de matrícula de la motocicleta se encuentra marcado en el tubo de dirección del bastidor.
Cuando piden piezas de recambio o informaciones acerca de su motociclo, indicar siempre, apuntándolo incluso en la presente documentación, **el número estampillado en el bastidor.**

NUMERO DEL BASTIDOR

NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DEL MOTOCICLO (V.I.N.)

El número de serie compuesto de 17 caracteres se halla en el lado derecho del eje de dirección.

(●) = Tipo modelo
(▲) = Año del modelo (2012)
(♦) = N° progresivo

TC 250

ZKHA300AACV050001

(●) (▲) (♦)

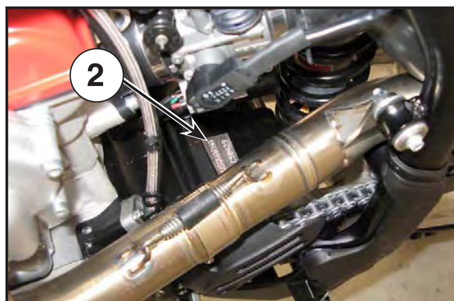
TC 250 - USA

ZKHTC253#CV000001

(●) (▲) (♦)

1. Matrícula bastidor **2.** Matrícula motor



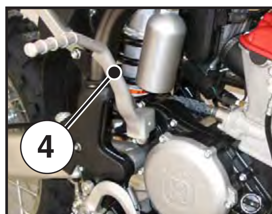


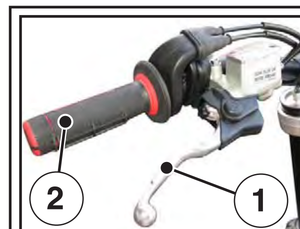
ES

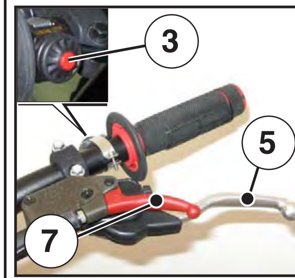
UBICACIÓN DE LOS MANDOS

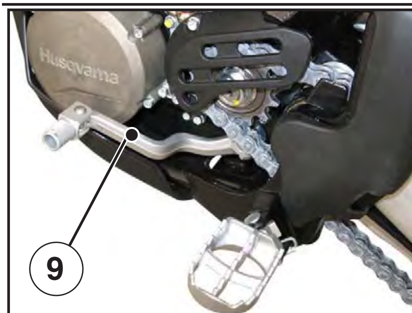
1. Palanca mando freno delantero
2. Puño de mando del acelerador
3. Botón ENGINE STOP (parada motor)
4. Pedal de arranque
5. Palanca mando embrague
6. Dispositivo starter (para arranque en frío)
7. Dispositivo starter (para arranque en caliente)
8. Tapón depósito carburante
9. Pedal mando cambio
10. Pedal mando freno trasero
11. Bomba freno

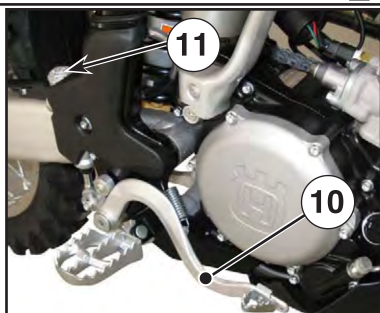


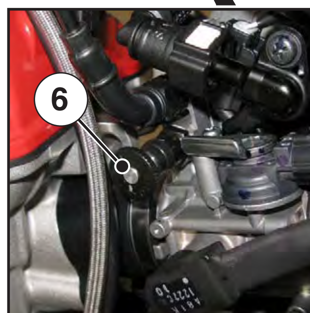










FICHA TECNICA

MOTOR
Tipo ....monocilindrico de 4 tiempos
Enfriamento ....por liquid

Díametro cilindro ....79 mm
Carrera ....50,9 mm
Cilindrata.. 249,5 cm³
Relación de compresió..13,6:1

Puesta en marcha .... a pedal (condispositivo de descompresión automático)

DISTRIBUCION
Tipo .... de 4 válvulas de titanio controladas por dos árboles de levas con empujadores con dedo, sistema de accionamiento mixto cadena/engranajes.

Juego válvulas (con motor frío)
Aspiración...0,15 mm
Escape .... 0,20 mm

LUBRICACIÓN
Tipo... carter umido con pompa a lobi e filtri y cartucho de red.

ENCENDIDO
Tipo ...... Electrónico de descarga inductiva con avance variable de control digital

Bujía tipo ....NGK CR9EI
Distancia electrodos bujía....................................0,8 ÷ 0,9 mm

ALIMENTACION
Tipo ....a inyección elettrónica

TRANSMISION PRIMARIA
Piñón motor- Corona embrague .... Z 17 - Z 54
Relación de transmisión 3,176

EMBRAGUE
Tipo ....multidisco en baño de aceite con mando hydráulico

CAMBIO VELOCIDAD
Tipo .... de engranajes de toma constante

Relación de transmisión
En 1a velocidad.. 2,142 (z 30/14)
En 2a velocidad.. 1,750 (z 28/16)
En 3a velocidad .... 1,450 (z 29/20)
En 4a velocidad.. 1,227 (z 27/22)
En 5a velocidad.. 1,041 (z 25/24)

TRANSMISSION SECUNDARIA
Piñón salida cambio- Corona en la rueda.................. Z 13- Z 50

Relación de transmisión 3,846

RELACIONES TOTALES DE TRANSMISION
En 1a velocidad 26,180
En 2a velocidad 21,380
En 3a velocidad 17,715
En 4a velocidad 14,994
En 5a velocidad 12,726

BASTIDOR
Tipomono-traviesa, con tubos de sección circular, rectangular et elipsoidal en acero;bastidor trasero de aleación ligera

SUSPENSION DELANTERA
Tipo .... horquilla telehidráulica de vástagos vueltos al revés y perno adelantado (regulable en compresión y extensión); vástagos Ø 48 mm
Carrera en el eje de las patas......................................300 mm

SUSPENSION TRASERA
Tipo ....progressiva con monoamortiguador hidráulico
Carrera de la rueda..296 mm

FRENO DELANTERO
Tipo .....de disco fijo Ø 260 mm de el modelo “Wave” de mando hidráulico y pinza flotante

FRENO TRASERO
Tipo .....de disco flotante Ø 240 de el modelo “Wave” de mando hidráulico y pinza flotante

LLANTAS
Delantera ....in liga ligera: 1,6x21”
Trasera ....in liga ligera: 1,85x19”

NEUMATICO
Delantero...80/100 x 21”
Trasero ....100/90x19”

Presión de inflado en frio
Delantero.. 0,9÷1,0 Kg/cm2
Trasero .... 0,8÷0,9 Kg/cm2

DIMENSIONES, PESO, CAPACIDAD

Distancia entre ejes..1460 mm

Longitud total ....2215 mm

Larghezza massima ....820 mm

Altura màxima..1305 mm

Altura sillín ....985 mm

Altura mínima desde el suelo ....325 mm

Peso listo para marchar, sin carburante.......................101,2 kg

Capacidad depósito carburante...6,5 l

Liquido circuito de enfriamento ....900 cc

Aceite en el carter
Substitución aceite y filtro aceite ....900 cc
Substitución aceite ....850 cc

TABLA DE LUBRICACIÓN, REPOSTAJES

Aceite lubricación motor, cambio de marcias, transmisión primaria
CASTROL POWER 1 RACING 10W-50

Líquido refrigerante motor
CASTROL MOTORCYCLE COOLANT

Líquido instalación de frenado
CASTROL RESPONSE SUPER DOT 4

Lìquìdo embrague
CASTROL RESPONSE SUPER DOT 4

Lubrificación por grasa
CASTROL PASTE TA GREASE

Aceite lubrificación cadena transmission secundaria
CASTROL CHAIN LUBE RACING

Aceite horquilla delantera
Kayaba KHL15-11

Protección contactos eléctricos
CASTROL METAL PARTS CLEANER

Tapavias para radiatores
AREXONS TURAFALLE LIQUIDO

COMMANDES

GRIFO CARBURANTE
En este modelo no está previsto el grifo carburante.

SOPORTE LATERAL
Este modelo está dotado de un caballete de servicio (1) que se engancha, si es necesario, al pivote de la rueda trasero.

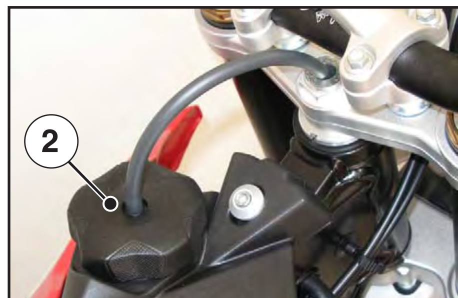
ATENCIÓN*: El soporte está proyectado para soportar SÓLO EL PESO DEL MOTOCICLO.
No sentarse sobre el vehículo utilizando el soporte como apoyo; podrían producirse roturas que conllevarían graves lesiones personales.



CARBURANTE
El carburante aconsejado es gasolina sin plomo de 96 ÷ 98 octanos.

ATENCIÓN*: La gasolina es extremamente inflamable y en condiciones particulares puede volverse explosiva. Apagar siempre el motor, no fumar y no acercar flamas o chispas en el área en la que se efectúa la provisión o se conserva el carburante.

ATENCIÓN*: No rellenar el depósito más del límite inferior de la boca de llenado. Tras la provisión, asegurarse que el tapón (2) del depósito esté correctamente cerrado.



ARRANQUE EN FRÍO
Para el arranque en frío la motocicleta está dotada de un mando (1) colocado en la mariposa de gases.Tirar el mando hacia el exterior para activar el estárter, actuar inversamente para apagarlo.



MANDO DEL GAS

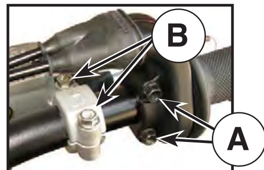
El puño (1) del gas está situado en el lado derecho del manubrio. La posición de mando sobre el manillar se puede regular aflojando los dos tornillos de fijación (A).

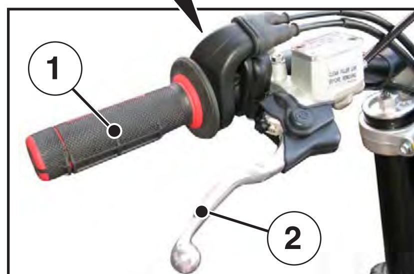
ADVERTENCIA
No se olvide de apretar los tornillos (A) después de la regulación.

COMANDO FRENO ANTERIORE

La palanca (2) del freno se encuentra en la parte derecha del manillar. La posición de mando sobre el manillar se puede regular aflojando los dos tornillos de fijación (B).

ADVERTENCIA
No se olvide de apretar los tornillos (B) después de la regulación.



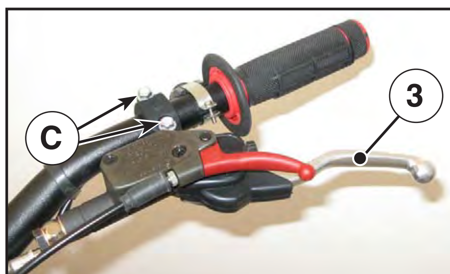


MANDO EMBRAGUE

La palanca (3) del mando hydraulico del embrague está situada a la izquierda del manillar y está dotada de protecciòn.
La posición del mando embrague en el manillar puede regularse aflojando los tornillos (C) de fijación.

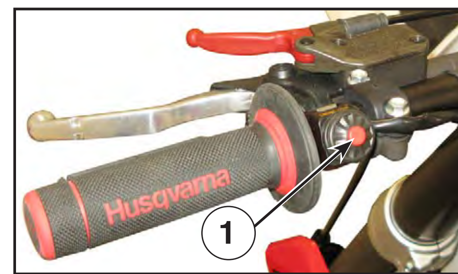
ADVERTENCIA

No se olvide de apretar los tornillos después de la regulación.



PULSADOR PARADA MOTOR

En la parte izquierda del manillar, cerca del mando del embrague se encuentra el pulsador (1) de parada del motor.



MANDO DEL FRENO TRASERO

El pedal (1) del mando del freno trasero se encuentra a la derecha de la motocicleta.

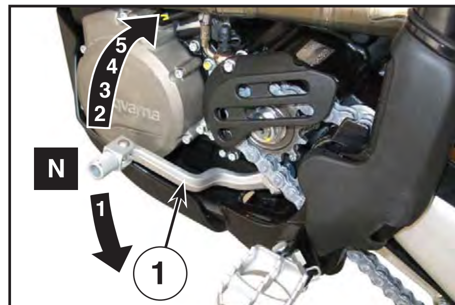


MANDO DE CAMBIO

La palanca (1) se encuentra a la izquierda del motor. El piloto, cada vez que cambie la marcha, tiene que dejar libre el pedal que vuelve a su posición central; luego se puede embragar otra marcha. La posición "desembragado" (N) se encuentra entre la primera y la segunda marcha.
Se embraga la marcha primera empujando hacia abajo la palanca; para las restantes marchas empujar hacia arriba.
La posición de la palanca en el árbol puede variarse. Para efectuar esta operación se necesita aflojar el tornillo, quitar la leva y colocarla en otra posición en el árbol.
Bloquee el tornillo una vez efectuada la operación.

ADVERTENCIA *: No cambiar las marchas sin desembragar y cerrar el gas. El motor podría ir "fuera revoluciones" y sufrir daños.

N: Desembragado



ATENCIÓN * : No reducir las marcha cuando se tiene una velocidad que podría llevar el motor "fuera revoluciones" o causar pérdida de adherencia a la rueda trasera, si se seleccionara la velocidad justo inferior.

ES

INSTRUCCIONES PARA EL USO DE LA MOTOCICLETA

CONTROLES PRELIMINARES
ATENCION!
Examine atentamente esta lista antes de conducir la moto a fin de evitar accidentes o averías durante la marcha.

1. **Controle todos los líquidos**
   A. Nivel aceite motor-transmisión
   B. Nivel carburante
   C. Nivel líquido de enfriamiento

Asegúrese de que todos los tapones se encuentren instalados correctamente.

ATENCIÓN*: ¡No remover el tapón del radiador cuando el motor está caliente!

2. **Controle todos los mandos**
   A. Maneta de la mariposa
   B. Palanca del embrague
   Asegúrese de que las transmisiones flexibles no estén dañadas y que se deslicen libremente.
3. **Controle los frenos**
   Asegúrese de que no haya pérdidas de aceite y de que las tuberías no estén gastadas.
   Controle el funcionamiento.
4. **Controle las suspensiones**
   Comprima la horquilla y la suspensión trasera
   Controle que no haya pérdidas de aceite y asegúrese de que el funcionamiento sea correcto.
5. **Controle las ruedas**
   Controle los radios y que no estén gastados los cojinetes.
   Controle las llantas y los neumáticos.
   Controle la presión de los neumáticos.
6. **Controle los rodillos tensores de cadena, el piñón y la corona**
   Controle el desgaste de los rodillos, del piñón y de la corona
   Asegúrese de que la cadena esté regulada y lubricada correctamente.
7. **Controle el filtro de aire y el sistema de aspiración**
   Controle que el filtro esté limpio
   Controle los empalmes de goma y los collares
8. **Controle el sistema de escape**
   Controle el montaje y compruebe eventuales roturas
   Controle los silenciadores
9. **Controle los pares de torsión**
   A. Bujía.
   B. Comprobación general de los ajustes
10. **Controle la dirección**
    Controle el juego de los cojinetes de la dirección.

ATENCIÓN * : La inobservancia de estos controles cotidianos a efectuar antes del utilizo, puede causar serios daños al vehículo o graves accidentes.

RODAJE

La duración y las prestaciones del motor serán mayores y mejores una vez efectuado un rodaje de un par de Horas antes de usar el vehículo en carreras.
Durante la primera media hora de conducción se aconseja mantener baja la velocidad evitando aceleraciones improvisas para no forzar el motor. Efectuar el cambio del aceite y todas las operaciones de mantenimiento. Al cabo de la primera media hora de conducción aumentar ligeramente el número de revoluciones, siempre sin forzar. No mantener una velocidad excesivamente baja cuando se ponen las marchas altas.Al cabo de un par de horas podéis empezar a usar la moto normalmente, a nivel de competición.

CONTROLES DURANTE EL RODAJE

- CONTROL TENSION RADIOS RUEDAS;
- CONTROL AJUSTE RUEDAS ;
- CONTROL AJUSTE PERNO HORQUILLA;
- CONTROL REGULACION CADENA;
- CONTROL JUEGO COJINETES DE DIRECCION;
- CONTROL AJUSTE MANILLAR;
- CONTROL AJUSTE MOTOR AL CHASIS;
- CONTROL AJUSTE CONEXION ASPIRACION;
- CONTROL AJUSTE TUERCAS CABEZA Y CILINDRO.

ARRANQUE DEL MOTOR

A motor frío, es decir después de prolongada detención de la motocicleta o en presencia de baja temperatura ambiental, obrar en el modo siguiente:

1) tirar de la palanca (1) del embrague;
2) tirar el mando (2) hacia el exterior;
3) poner el pedal (3) del cambio en punto muerto y soltar la palanca de embrague;
4) apretar el pedal (4) COMPLETAMENTE hacia abajo con fuerza, hasta poner en marcha el motor. Volver a colocar el mando (2) del estárter en la posición inicial en cuanto el motor sea capaz de mantener el ralentí. En caso de arranque en caliente NO utilizar el estárter (2) sino tirar de la palanca (2A) hasta que el motor se ponga en marcha, después, soltarla. No haga funcionar el motor frío a un número elevado de revoluciones a fin de permitir que se caliente el aceite y que circule en todos los puntos que necesitan lubricación.

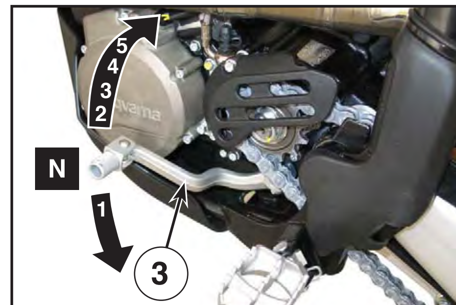
ATENCIÓN *: Durante la fase de arranque de este tipo de motociclo de altas prestaciones, tal vez puede ocurrir un fuerte "rebote". No poner en marcha el motor sin haberse puesto antes botas adecuadas para conducir, de grande protección. Hay el riesgo de herirse seriamente en la pierna en caso el pedal "rebote" y el pie se deslice.

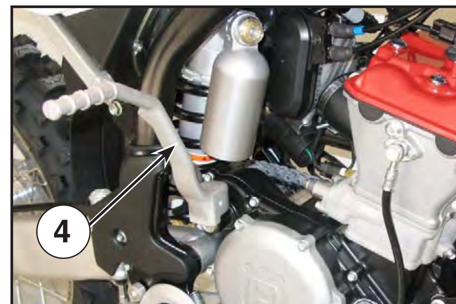
NOTA IMPORTANTE EN CASO DE ARRANQUE A. FRÍO A. BAJAS TEMPERATURAS

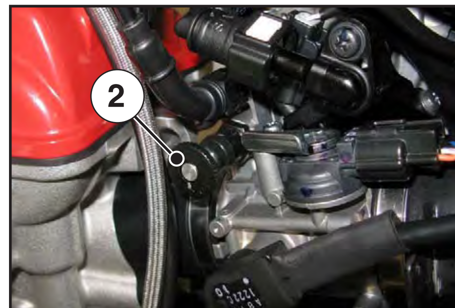
Se encomienda de efectuar una breve calefacción a lo mínimo hasta a cuando, después de haber desconectado el dispositivo del starter, habrá una normal respuesta del motor a las aberturas del mando gas.
De esta manera el aceite, al circular, alcanza todos los puntos que necesitan lubricación y el líquido refrigerante alcanza la temperatura necesaria para el funcionamiento correcto del motor.
Evitar efectuar una calefacción demasiado prolongada del motor.

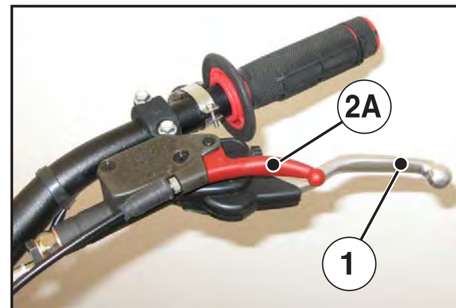
IMPORTANTE
No acelere nunca el motor después de un arranque en frío.

ATENCIÓN *: La instalación de descarga contiene gas de monóxido de carbono. No dejar que el motor gire en lugares cerrados.





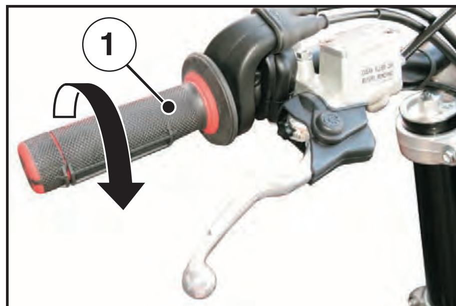


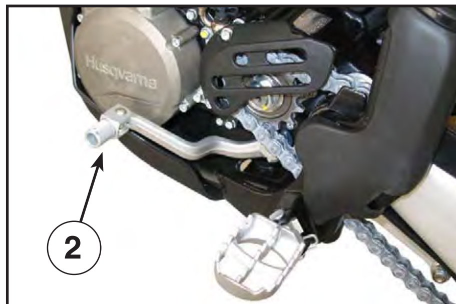


ES

PARADA DEL MOTOCICLO Y DEL MOTOR

- Cerrar completamente la palanca (1) del gas de manera que el motociclo decelere.
- Frenar con los frenos delantero y trasero mientras se reducen las marchas (para obtener una fuerte deceleratión , actuar de manera decidida sobre la palanca y el pedal de los frenos).
- Una vez parado el motociclo, desembragar por completo y poner la palanca (2) de cambio en punto morto.

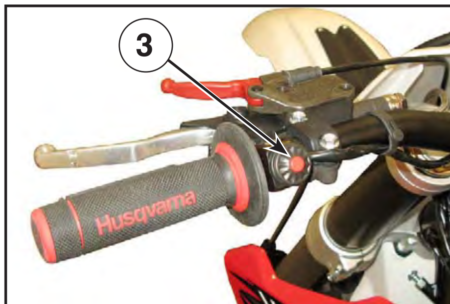




- Apretar el pulsador ROJO (3) de parada del motor.

ATENCIÓN *: En algunos casos puede ser útil el uso independiente del freno delantero o del trasero. Utilizar el freno delantero con prudencia, sobre todo sobre terrenos resbaladizo. El uso incorrecto de los frenos puede causar graves accidentes.

ATENCIÓN *: En caso de bloqueo del gas en la posición abierta o de otro funcionamiento incorrecto que hiciera girar el motor de manera incontrolable, apretar INMEDIATAMENTE el pulsador de parada motor. Mantener el control del motociclo con un uso normal de los frenos y de la dirección, mientras se aprieta el pulsador de parada.

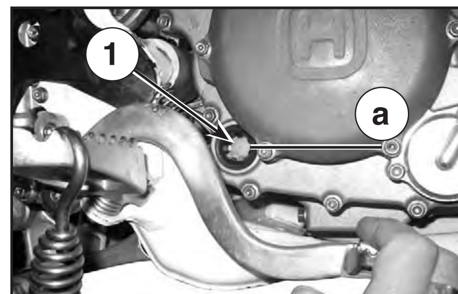


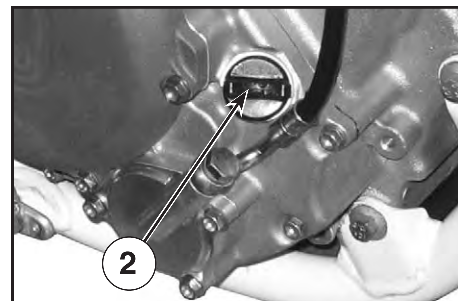
CONTROL NIVEL ACEITE

Con el vehículo en plano y en posición vertical, verificar el nivel del aceite a través de la mirilla de inspección que se encuentra en el cárter derecho del motor. Controlar el nivel (a): debe estar a aproximadamente la mitad de la ventana de inspección.
Para agregar aceite es preciso quitar el tapón (2) de carga.

Notas*: Realice esta operación con el motor caliente.

ATENCIÓN *: Tener cuidado a no tocar l'acte motor caliente.





SUBSTITUCION ACEITE MOTOR Y LIMPIEZA- SUBSTITUCION FILTROS DE RED Y DEL CARTUCHO FILTRO

ATENCIÓN *: Tener cuidado a no tocar l'aceite motor caliente.

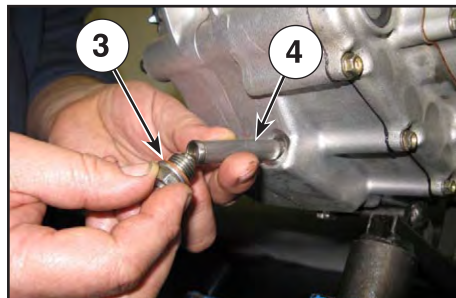
La operación se deberá realizar, CON EL MOTOR CALIENTE, como indicado a continuación:

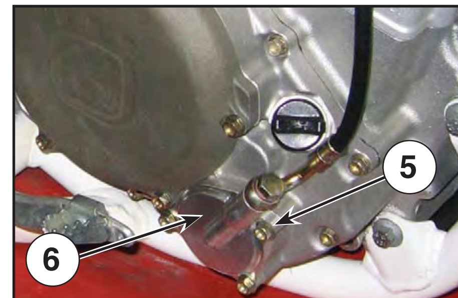
- quitar el tapón de carga (2);
- quitar la protección (A) del motor;
- colocar un recipiente debajo del motor;

- quitar el tapón de descarga del aceite (3), el filtro de malla (4) y eliminar el aceite del circuito;
- limpiar el filtro de malla con bencina;
- para sustituir el cartucho del filtro, es necesario destornillar los tres tornillos de fijación (5) y remover la tapa del cartucho del filtro (6);
- Una vez que se han limpiado o sustituido los filtros de aceite volver a montar los componentes siguiendo los pasos del desmontaje en secuencia inversa. Llenar el circuito con la cantidad de aceite especificada en la TABLA DE LUBRICACIÓN.

ES







CONTROL NIVEL LIQUIDO DE ENFRIAMIENTO

Controlar el nivel (1) en el radiador derecho con el motor parado con el motociclo en posición vertical.
El refrigerante se debe encontrar a 10 mm por encima de las piezas.

El tapón (A) del radiador está provisto de dos posiciones de desbloqueo, la primiera sirve para la descarga preventiva de la presión.

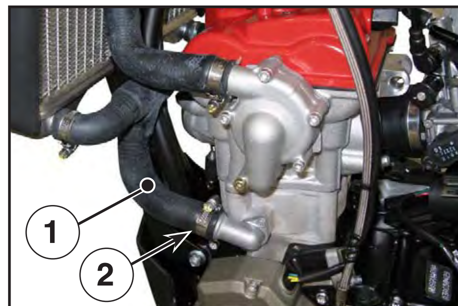
ADVERTENCIA
No quite el tapón del radiador con el motor caliente. Se corre el riesgo de que el líquido salga y produzca quemaduras.

NOTA
Pueden surgir dificultades al eliminar el líquido de superficies pintadas. Si ocurriera así, lave con agua.

SUBSTITUCION LIQUIDO DE ENFRIAMIENTO

Colocar un recipiente debajo del tubo (1), lado Izquierda del cilindro.
Colocar un recipiente debajo del tubo (1) del lado izquierdo del cilindro.
Desmontar el tubo de escape (a). Aflojar la abrazadera (2) del tubo (1) y desvincular el tubo del soporte del motor. abrir LENTAMENTE el tapon (3) del radiator derecho, inclinar la moto hacia el Izquierda y dejar que salga todo el l íquido.
Una vez efectuada esta operación, volver a montar la tubería (1) fijándola con la abrazadera (2) y volver a montar el tubo de escape.
Verter en el radiador la cantidad de líquido prescrita y calentar el motor para eliminar las posibles burbujas de aire.

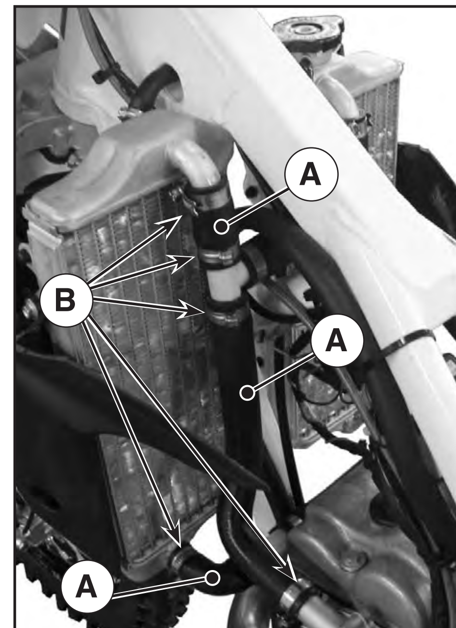




Controre periódicamente los manguitos de conexión (ver "Ficha de mantenimiento periódico"): esto evitare pérdidas de agua y por tanto agarrotamientos del motor. Si en los tubos (A) se presentaran grietas, hinchazones o endurecimientos debidos a que los manguitos están resecos, es conveniente subtituirlos.
Controlar el correcto fijado de los abrazaderas (B).



A: Tubo
B: Abrazadera



ES

REGULACION CABLE MANDO MARIPOSA

Para comprobar que el ajuste de la transmisión del mando de la mariposa sea correcto, haga lo siguiente:
- Desencajar los capuchones (1) de goma;
- verificar, desplazando hacia adelante y hacia atrás el cable (2) de apertura que la carrera en vacío sea de 3 mm;
- verificar, desplazando hacia adelante y hacia atrás el cable (3) de cierre que la carrera en vacío sea de 1 mm;
- si esto no sucediera, desbloquear la tuerca (4) y girar oportunamente el tornillo de regulación (5);
  (desenroscándola se disminuye el juego, enroscándola aumenta);
- una vez realizada la regulación, bloquear la tuerca (4).

ATENCIÓN * : Utilizar el vehículo con el cable de accionamiento del acelerador dañado, perjudica notablemente la seguridad en la conducción.

ATENCIÓN * : Los gases de descarga contienen monóxido de carbono. No dejar que el motor gire en lugares cerrados.

AJUSTE DEL RALENTI

El ajuste debe ser efectuado sólo con el motor caliente y con el mando del gas en la posición cerrada, efectuando las operaciones siguientes:

- girar el mando (1) colocado a la derecha de la mariposa de gases en unos 34 clicks desde la posición de totalmente cerrado, controlando con un instrumento adecuado que el régimen de revoluciones sea de unas 1.950 rev/1′ (girar hacia la derecha para aumentar el régimen y hacia la izquierda para disminuirlo).

CONTROL BUJA DE ENCENDIDO

La bujía (A) es:
- NGK CR9EI;

la distancia entre los electrodos tiene que ser:
- 0,8÷ 0,9 mm (0,031÷ 0,035 in.).

Una distancia mayor puede causar dificultades de puesta en marcha y sobrecarga de la bobina.
Una distancia menor puede causar problemas de aceleración, de funcionamiento en ralentí y de prestaciones a bajas velocidades.

- Desconectar el conector (1) de la bobina (2).
- Desenroscar los dos tornillos (3) y retirar la bobina (2) y la escuadra de retención (4), después, retirar la bujía.
  NOTA: al volver a montar, controlar que la junta (5) esté correctamente colocada; el diente de referencia (6) debe estar en correspondencia con la ranura (7) de la escuadra (4).

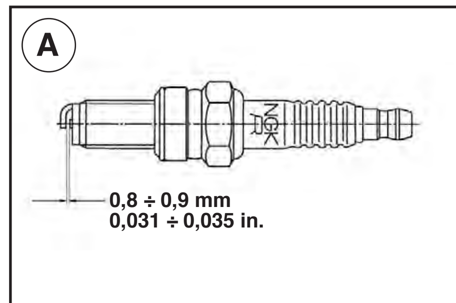
Es útil examinar el estado de la bujía inmediatamente después de quitarla de su asiento dado que los depósitos y la coloración del aislante suministran indicaciones útiles.

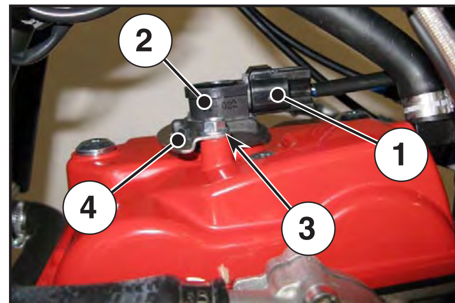
Grado termico exacto:
El extremo del aislante está seco y el color es marrón claro o gris.
Grado termico elevado:
El extremo del aislante está seco y cubierto de incrustaciones oscuras.
Grado termico bajo:
La bujía se ha recalentado y la punta del aislante es cristalina y de color blanco o gris.

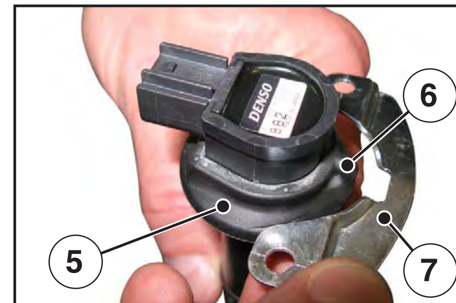
ADVERTENCIA*: Efectuar la eventual sustitución de la bujía, con otra "más caliente" o "más fría", con mucho cuidado. Una bujía de grado térmico demasiado elevado puede causar preencendido con posibles daños al motor.
Una bujía de grado térmico demasiado bajo puede causar un notable aumento en los depósitos carbonosos.

Antes de volver a montar la bujía ejecute una minuciosa limpieza de los electrodos y del aislante usando un cepillo metálico. Aplique grasa grafitada en la rosca de la bujía y atorníllela a mano a fondo, luego apriétela al par de torsión de 10÷12 Nm. Aflojar la bujía y cerrarla de nuevo al par de torsión de 10÷12 Nm (1÷1,2 Kgm - 7.4÷8.9 ft/lb).
La bujía que presente rajaduras en el aislante o que tenga los electrodos corroídos debe ser substituida.

ES



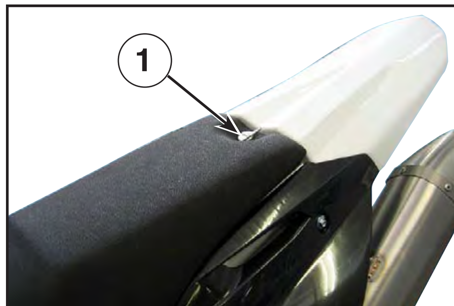


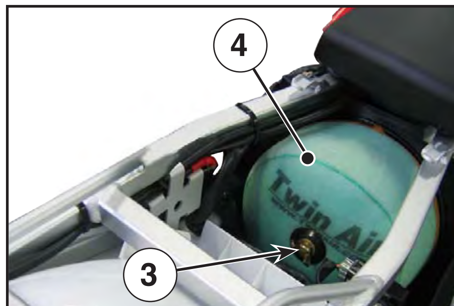


CONTROL FILTRO AIRE

Gire en el sentido contrario a las manecillas del reloj el perno trasero (1), remuévalo y extraiga el sillín desprendiéndolo del tornillo de fijación delantero.

Saque el tornillo (3) y remueva el filtro del aire completo (4). Separe el filtro (5) del bastidor (6).



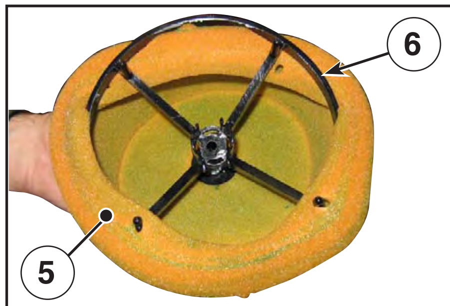


LIMPIEZA FILTRO AIRE

Lavar el filtro con un detergente específico y séquelo perfectamente (lavar el filtro con gasolina sólo en caso de necesidad). Sumérjalo en aceite especial por filtros y estrujarlo para hacer salir el en aceite superfluo.

ATENCIÓN *: Para la limpieza del elemento filtrante no utilizar gasolina o solvente de punto de inflamabilidad bajo; podrían ocurrir incendios o explosiones.

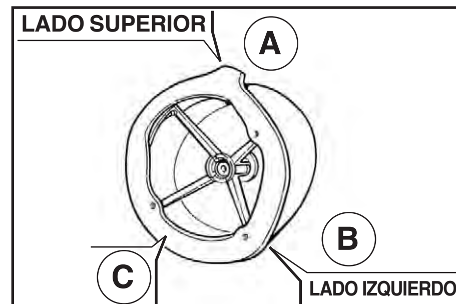
ATENCIÓN *: Limpiar el elemento filtrante en un área bien ventilada y no acercar chispas o flamas al área de trabajo.

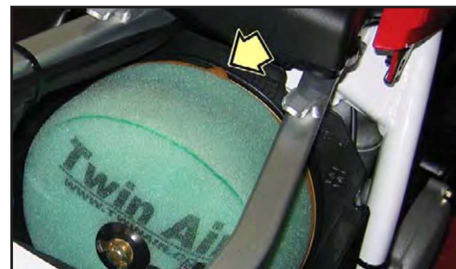


MONTAJE

Coloque grasa sobre los bordes (C) del filtro del lado de su alojamiento a fin de obtener una buena estabilización. Al volver a montar el filtro en su alojamiento, asegurarse de que la oreja (A) esté dirigida hacia arriba y que la arista (B) se encuentre en el lado inferior izquierdo de la caja del filtro. Vuelva a montar las démas partes sacadas anteriormente .

ATENCIÓN *: En caso de montaje incorrecto del filtro, suciedad y polvo podrían introducirse y provocar el desgaste rápido de los segmentos pistón y del cilindro.





REGULACION JUEGO DE LOS COJINETES DE LA DIRECCION

Por motivos de seguridad, la dirección tendrá que estar regulada siempre de manera tal que el manillar gire libremente sin juego. Para controlar el ajuste de la dirección, coloque debajo del motor un caballete o un soporte de modo que la rueda delantera quede levantada del suelo.
Pulse ligeramente en los extremos del manillar para poner en rotación la articulación de la dirección; el manillar tiene que girar sin esfuerzo.



Póngase en el suelo frente a la moto, coja los extremos inferiores de los porta-varillas de la horquilla y muévalos en el sentido perpendicular al eje. Si advierte juego deberá regular de la siguiente manera:

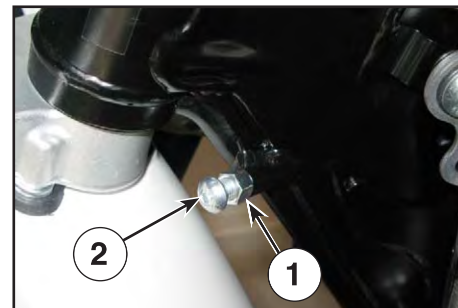
- afloje la tuerca (1) del tubo de dirección;
- afloje los cuatro tornillos (3) de fijación de la culata de dirección en los vástagos de la horquilla;
- girar en el sentido de las agujas del reloj la abrazadera (2) del tubo de dirección usando la llave especial hasta obtener el ajuste correcto del juego.
- apriete la tuerca (1) del tubo al par de torsión de 80÷90 Nm (8÷9 Kgm) (59÷66,38 ft/lb).
- apriete los cuatro tornillos (3) en la cabeza de dirección a 22,5÷26,5 Nm (2,3÷2,7 Kgm) (16,9÷19,5 ft/lb).

ADVERTENCIA *: Por razones de seguridad, no conducir el motociclo con los cojinetes de dirección dañados.



REGULACIÓN DEL ÁNGULO DE VIRAJE

El ángulo de viraje se puede variar interviniendo en los grupos de regulación ubicados a los lados del manguito de dirección, del siguiente modo: aflojar la contratuerca (1) y girar el tornillo de regulación (2) hasta obtener el ángulo deseado, luego apretar nuevamente la contratuerca (1). Efectuar modificaciones del mismo tipo en ambos lados.

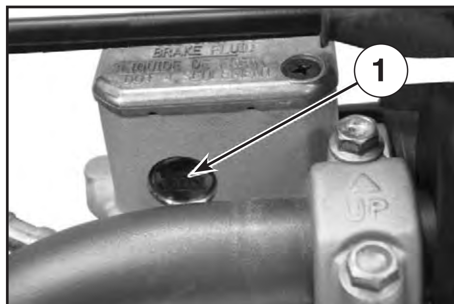


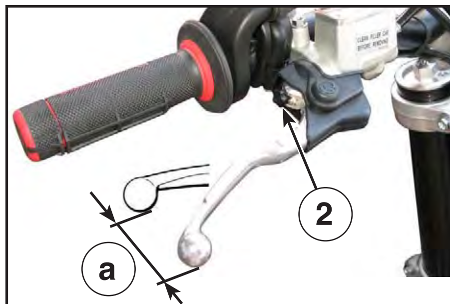
ES

AJUSTE PALANCA DE MANDO FRENO DELANTERO Y CONTROL NIVEL FLUIDO

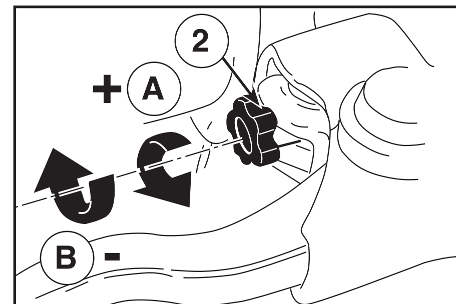
el registro (2) sitio sobre la palanca de mando permite variar el juego (a). El juego (a) deberà ser sempre al menos de 10 mm (0,39 in.).
El nivel del fluido en el depósito de la bomba no debe encontrarse nunca por debajo del valor minimo (1) visible a través de la mirilla de inspección, lado trasero.
Un a eventual disminución del nivel del fluido puede dar la posibilidad de que entre aire en la instalación con el consiguiente alargamiento de la carrera de la palanca.

ATENCIÓN *: Si la palanca del freno resulta demasiado "blanda", significa que hay aire en la tubería o bien un defecto en la instalación. Ya que conducir en estas condiciones es peligroso, hacer controlar la instalación de los frenos en un Concesionario Husqvarna.
ADVERTENCIA *: No verter el fluido de los frenos sobre superficies barnizadas o partes trasparentes (ej. cristales de los proyectores).
ADVERTENCIA *: No mezclar dos tipos de fluidos diferentes. Si se utiliza otra marca de fluido, eliminar completamente el existente.
ATENCIÓN *: El fluido de los frenos puede causar irritaciones. Evitar el contacto con la piel y los ojos. En caso de contacto, limpiar completamente la parte interesada y, si se tratara de los ojos, dirigirse a un médico.





A: para aumentar el juego
B: para disminuir el juego



AJUSTE POSICION PEDAL DEL FRENO TRASERO

La posición del pedal de mando del freno trasero respecto del reposapiés, se puede ajustar según las exigencias personales. Teniendo que realizar dicho ajuste actúe del modo siguiente:
- afloje el tornillo (1);
- para regular la carrera en vacio (A), gire la leva (2);
- una vez acabado el ajuste, vuelva a apretar il tornillo (1).

Después de efectuar este ajuste es necesario regular la carrera en vacío del pedal, según las instrucciones presentadas a continuación.

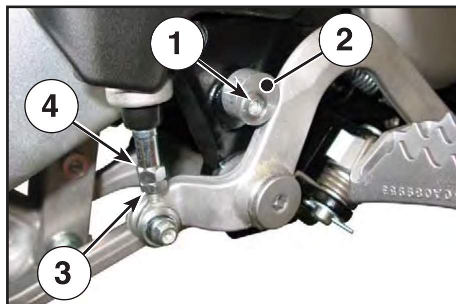
AJUSTE FUNCIONAMIENTO EN VACÍO FRENO POSTEIOR

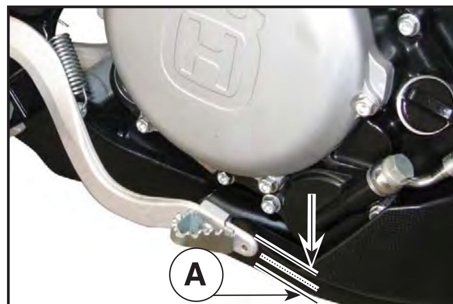
El pedal de mando del freno trasero, tiene que tener una carrera en vacío (B) de 5 mm (0,2 in.) antes de comenzar la acción frenante.

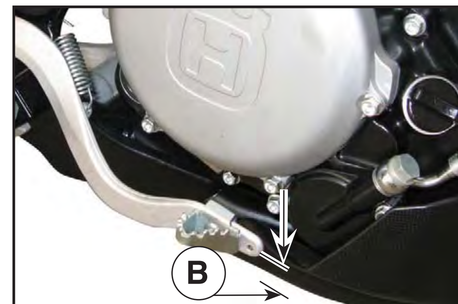
En el caso de que esto no se produjera ajústelo del modo siguiente:
- afloje la tuerca (3);
- actúe en la varilla de mando de la bomba (4) para aumentar o bien desminuir la carrera en vacío;
- una vez acabada la operación vuelva a apretar la tuerca (3).

ATENCION
Si no se realiza la carrera en vacío prescripta se provoca el desgaste rápido de las pastillas del freno con el consiguiente peligro de llegar a la TOTAL INEFICIENCIA DEL FRENO.

ES





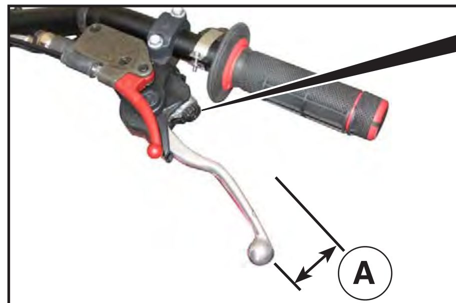


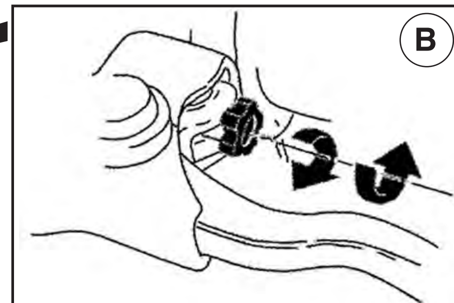
CONTROL NIVEL DEL FLUIDO

El nivel (A) tiene que encontrarse entre las muescas del depósito de la bomba.

AJUSTE PALANCA DE MANDO EMBRAGUE HIDRÁULICO

El juego (A) deberà ser sempre al menos de 10 mm (0,39 in.) .
La posición de la palanca sobre el manillar puede ser variada en función de la dimensión de la mano del piloto.
Para acercar la palanca a la manopla, girar el registro (B) en sentido HORARIO.
Para alejar la palanca de la manopla, girar el registro (B) en sentido A IZQUIERDAS.





REGULACION DE LAS SUSPENSIONES SOBRE LA BASE DE PARTICULARES CONDICIONES DE LA PISTA

Las siguientes indicaciones representan una guía indicativa para la puesta a punto de las suspensiones según el tipo de terreno en el que se va a usar el motociclo. Antes de efectuar cualquier modificación y también después, si el nuevo ajuste no fuera satisfactorio es necesario empezar siempre a partir del calibrado estándar aumentando o disminuyendo las posiciones de la regulación una a la vez.

TERRENO DURO
Horquilla: regulación más suave en compresión.
Amortiguador: regulación más suave en compresión.
En caso de marcha rápida, regulación más suave sea en compresión que en extensión para ambas las suspensiones; esta última modificación favorece la adherencia de las ruedas sobre el terreno.

TERRENO ARENOSO
Horquilla: regulación más dura en compresión, o sustitución del muelle estándar con uno más duro con contemporánea regulación más suave en la comprensión y más dura en la extensión.
Amortiguador: regulación más dura en compresión y sobre todo en extensión; actuar además sobre la precarga del muelle para bajar la parte trasera de la moto.

TERRENO FANGOSO
Horquilla: regulación más dura en compresión, o sustitución del muelle estándar con uno más duro.
Amortiguador: regulación más dura sea en compresión que en extensión, o sustitución del muelle estándar con uno más duro; actuar además sobre la precarga del muelle para levantar la parte trasera de la moto.
Se aconseja la sustitución de los muelles sobre ambas suspensiones al fin de compensar el aumento de peso debido a la acumulación de fango.

NOTAS
Si la horquilla fuera demasiado suave o demasiado dura en todas las condiciones de ajuste, controlar el nivel del aceite en el vástago ya que éste podría ser demasiado alto bajo o demasiado alto; hay que recordar que una cantidad mayor de aceite en la horquilla comporta una purga de aire más frecuente. Si las suspensiones no responden a la variación de calibrado, controlar los grupos de ajuste ya que podrían estar bloqueados.





ES

REGULACION HORQUILLA

a) COMPRESION
Calibrado estándar: -9 déclics.

En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste (A) en el sentido de las agujas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás de sovracitatos clicks. Para obtener un frenado más blando, gire el ajuste en el sentido contrario a las agujas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.

b) EXTENSION
Calibrado estándar: -13 déclics.

En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste (C) en el sentido de las agujas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás de sovracitatos clicks. Para obtener un frenado más blando, gire el ajuste en el sentido contrario a las agujas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.

- PURGA DEL AIRE (a efectuar después de cada carrera en caso de uso competitivo o mensualmente).
Ponga el vehículo en un caballete central y extienda completamente la horquilla y afloje la válvula (D).
Cerrar la válvula una vea terminada la operación.

NOTA: No forzar los tornillos de ajuste más allá de las posiciones máxima de apertura y cierre.

NOTA
índice de flexibilidad muelles de serie:
K=8,8 N/mm

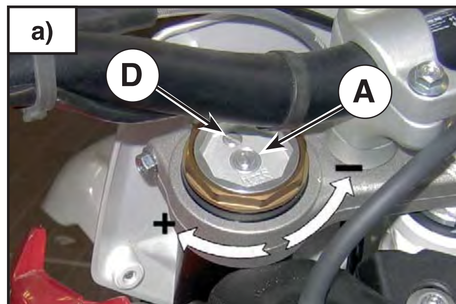
NOTA
Para no alterar el valor de precar-ga, sustituir siempre el muelle y los separadores acoplados.

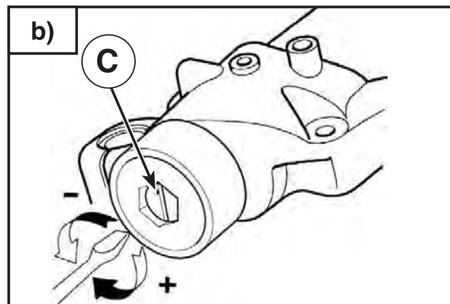
NIVEL DEL ACEITE DE LA HORQUILLA

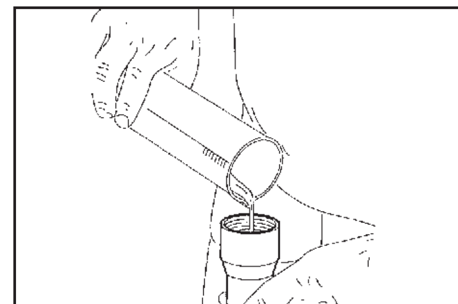
Para obtener el funcionamiento regular de la horquilla es indispensable que en ambas patas se encuentre la cantidad prevista de aceite.

Para controlar el nivel del aceite al interior de los v*stagos es necesario remover los mismos de la horquilla y actuar de la siguiente manera:
- remueva los tapones de las varillas de fuerza;
- quite los resortes de las vástagos haciendo escurrir el aceite dentro de los mismos;
- lleve la horquilla a final de carrera.

CANDIDAD DE ACEITE POR CADA BARRA
556 cm^3 (33.93 in^3)
Cartucho: 196 cm^3 (11.96 in^3)
Funda: 360 cm^3 (21.97 in^3)



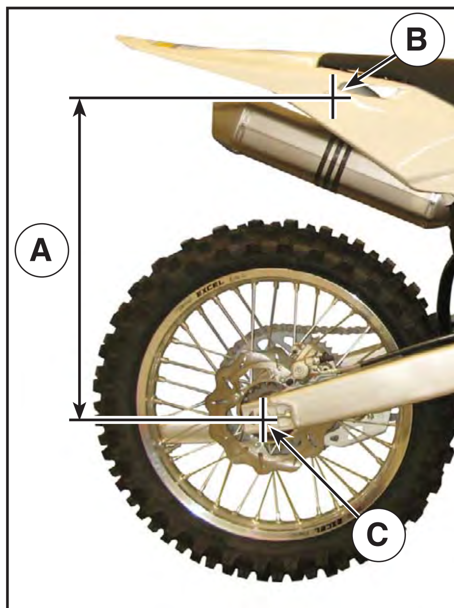




REGULACION AMORTIGUADOR

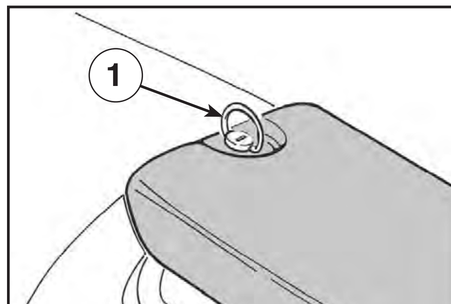
El amortiguador trasero tiene que ser regulado en función del peso del piloto y de las condiciones del terreno.
Para efectuar la operación proceda de la siguiente manera:
1. Con la moto sobre el caballete, mida las distancias (A);
2. Siéntese en la moto con todo el equipo y la posición nor mal de conducción;
3. Con la ayuda de otra persona registre la nueva distancia (A).

B: eje tornillo sujection panel
C: eje perno rueda delantera



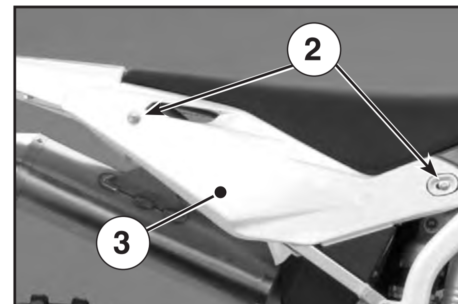
4. La diferencia entre estas dos medidas constituye la DISMI NUCION DE ALTURA de la parte trasera de la moto.
La disminución di altura aconsejada es de 100 mm. con amortiguador frío y de 95 mm con amortiguador caliente.
5. Para obtener una correcta disminución de la altura en rela ción a su peso, regule la precarga del resorte del amortigua- dor según se describe al lado.

ATENCIÓN *: Nunca desmontar el amortigua- dor ya que contiene gas bajo presión. Para intervenciones de mayor entidad dirigirse al Concesionario Husqvarna.



REGULACION PRECARGA RESORTE AMORTIGUADOR

Para efectuar la operación proceda de las siguiente manera:
1. Remover el sillín tras haber girado, en sentido antihorario, el perno trasero (1) de fijación, retirar los tornillos (2) y el panel lateral derecho (3).



ES

2. Limpie la contravirola (1) y la virola de regulación (2) de resorte (3).
3. Afloje la contravirola por medio de una llave de gancho o bien con un punzón de aluminio.
4. Gire la virola de regulación hasta la posición deseada.
5. Efectuada la regulación en función de su peso y del estilo de conducción, bloquee firmemente la contravirola. (par de torsión para ambas virolas: 5 Kgm; 49 Nm; 36.2 ft/lb).
6. Reensamblar el panel lateral derecho y el sillín.

ATENCIÓN *: Tener cuidado a no tocar el tubo de escape caliente cuando se somete a reglaje el amortiguador.

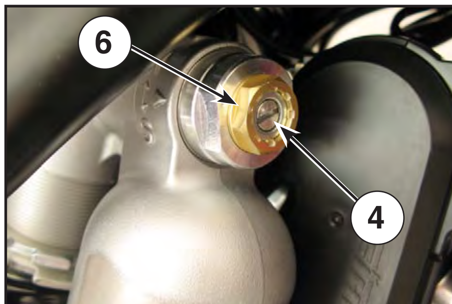
REGULACION FRENO HIDRAULICO AMORTIGUADOR

El amortiguadir se puede regular por separado para la carrera de compresión y la de extensión.

A) COMPRESION - Calibrado estándar:
1) baja velicidad de amortiguación:
- TC 250 USA: 10 clicks;
- TC 250: 12 clicks
(ajuste 4)

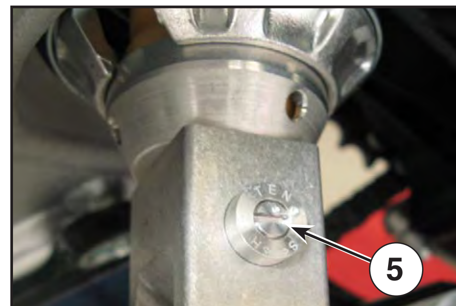
2) alta velocidad de amortiguación:
- 1.1/2 revolución
(ajuste 6)

En el caso de que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire los ajustos superior (4) y (6) en el sentido de las manecillas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás en luego volver atrás en saltos susodicho. Para obtener una frenado más suave, gire los ajustos en el sentido contrario a las manecillas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.



B) EXTENSION - Calibrado estándar:
- 10 clicks (± 1-2 clicks)

En el caso de que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste inferior (5) en el sentido de las manec llas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás en saltos susodicho.
Para obtener un frenado más suave, gire el ajuste en el sentito contrario a las manecillas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.





REGULACION CADENA (Fig. A)

La cadena debe ser controlada, regulada y lubrificada según la "Tabla de manutención", por razones de seguridad y para prevenir un desgaste excesivo. Si la cadena se desgasta excesivamente o resulta mal regulada, es decir se ha aflojado o se halla excesivamente tensada, puede salir de la corona o romperse. Para regular la tensión de la cadena hay que bajar la parte trasera de la moto a fin de obtener la alineación del eje piñón, eje de rotación horquilla y eje rueda trasera como se indica en la figura, luego hay que girar tres vueltas la rueda trasera. En dicha condición la cadena no tiene que quedar tensa aún sin flexión.

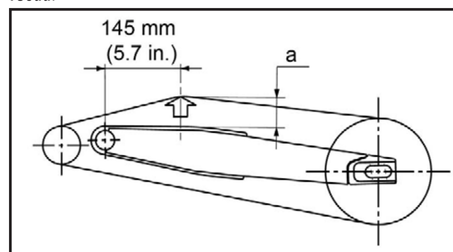
AJUSTE RÁPIDO (Fig. B.)

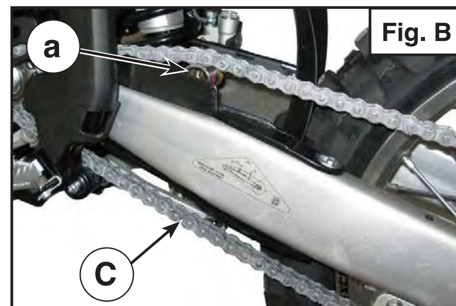
Introducir, en el punto indicado en la figura, un buje (a) de 35 mm de diámetro (ó, como alternativa un espesor de las mismas dimensiones) y comprobar que el tramo inferior (C) de la cadena esté apenas tenso.

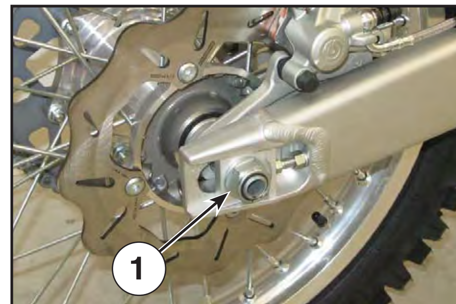
Si así no resultara, actuar de la siguiente manera:

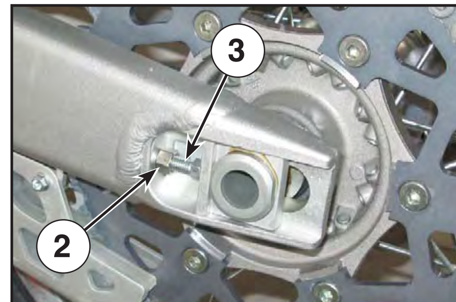
- aflojar en el lado derecho, con una llave de tubo de 27 mm, el lado (1) de fijación del perno rueda;
- aflojar las contratuercas (2) en ambos tensores de la cadena, con una llave de 12 mm, y actuar sobre los tornillos (3) para obtener el valor de tensión correcto;
- una vez realizada la regulación apretar las contratuercas (2) y la tuerca del perno de la rueda (1).

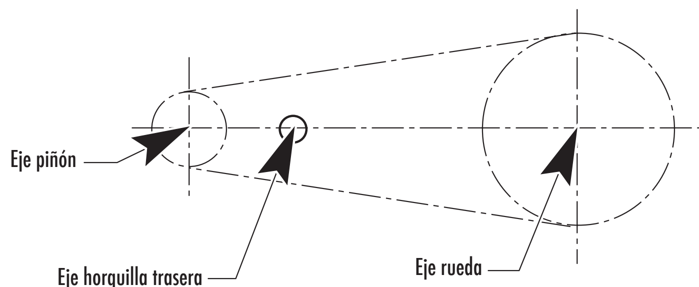
Después de la regulación, verificar siempre la alineación de la rueda.











ES

LUBRICACIÓN CADENA

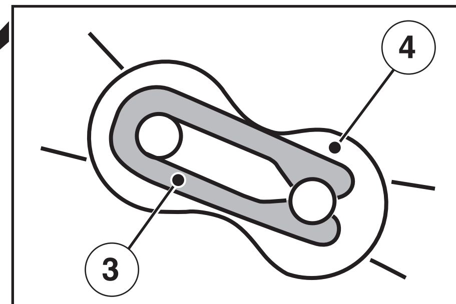
Lubricar la cadena siguiendo las instrucciones indicadas.

ADVERTENCIA*: Nunca utilizar grasa para lubricar la cadena. La grasa causa la acumulación de polvo y fango que actúan de abrasivos provocando el desgaste rápido de la cadena, del piñón y de la cadena.

Desmontaje y limpieza

Cuando la cadena está particularmente sucia, tiene que ser removida y limpiada antes de la lubricación. Proceder de la siguiente manera.

1- Colocar de bajo del motor un caballete o un bloque de manera que la rueda trasera quede levantada del suelo.
   Remover: los tornillos (1), la protección (2) del piñón, el clip (3), la junta (4) y la cadena (5);
   Para volver a montar, cumpla las operaciones en sentido inverso.



2- Controlar que la cadena no esté desgastada o dañada. Sustituirla siempre de acuerdo con la Tabla de Mantenimiento Periódico o en caso los rodillos o las mallas resultaran dañados.
3- Controlar que el piñón o la corona no estén dañados.
4- Limpiar y lubricar la cadena come indicado abajo.

Limpieza cadena sin empaquetaduras de anillo

Lavar con petróleo o nafta; si se utiliza gasolina o especialmente bencina quitamanchas, hay que secarla y lubricarla al fin de evitar oxidaciones.

Lubricación cadena sin empaque taduras de anillo

Tras el secado, sumergir la cadena si es posible en un lubricante especifico al Bisolfuro de Molibdeno o en aceite motor de alta viscosidad calentado para que sea más fluido.

Nota * : como alternativa, es posible utilizar lubricantes en espray adecuados.

5- Si la cadena ha sido cortada, volver a montarla con el auxilio de la junta.
6- Montar el clip de la junta de manera que la parte cerrada esté orientada hacia el sentido de rotación de la cadena, como indicado en la figura abajo.

Nota*: A fin de la seguridad, la junta es la parte más crítica de la cadena de transmisión. Las juntas se puede utilizar otra vez con tanto que permanezcan en óptimas condiciones, aunque se aconseja montar una nueva cuando se ensambla la cadena.

7- Regular correctamente la cadena como se describe en el apartado “Regulación cadena”.

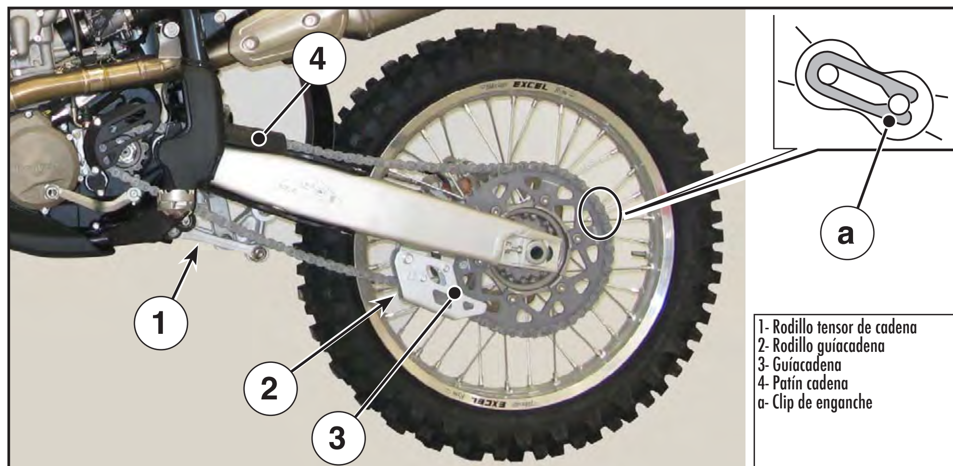
ADVERTENCIA: El lubricante para la cadena No tiene que entrar en contacto con el neumático o el disco del freno traseros.

Rodillo tensor de cadena, rodillo guíacana, guíacadena, patín cadena

Controlar el desgaste de los particulares indicados arriba y si fuera necesario sustituirlos.

ADVERTENCIA*: Controlar la alineación del guíacadena. En caso se hubiera plegado, podría interferir con la cadena provocando un desgaste rápido. Además podría producirse un deslizamiento de la cadena del piñón.

ES



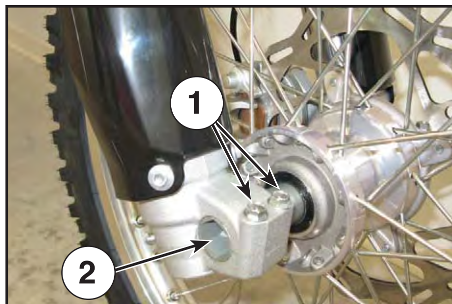
1- Rodillo tensor de cadena
2- Rodillo guíacadena
3- Guíacadena
4- Patín cadena
a- Clip de enganche

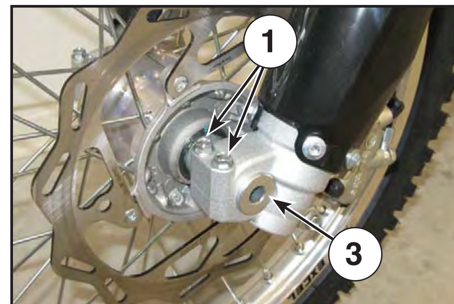
REMOCIÓN RUEDA DELANTERA

Colocar de bajo del motor un caballete o un bloque de manera que la rueda delantera quede levantada del suelo.
Afloje los dos tornillos (1) que bloquean el perno rueda (2) en los soportes de los vástagos de la horquilla. Bloquee la cabeza del perno rueda y, al mismo tempo, destornille el tornillo (3) por la parte opuesta; extraer el perno rueda.

NOTAS
Cuando la rueda está desmontada, no tire de la palanca del freno para no provocar el avance de los pistones de la pinza. Después del desmontaje, colocar la ruesda con el disco hacia arriba.







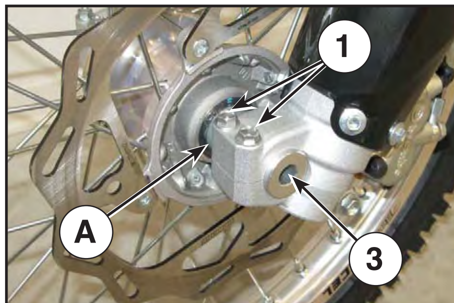
REENSAMBLAJE RUEDA DELANTERA

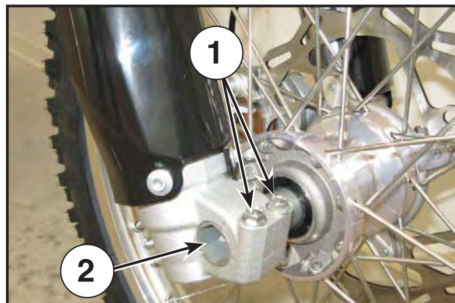
Insertar el separador izquierdo sobre el cubo de la rueda (A). Insertar la rueda entre los vástagos de la horquilla haciendo de modo que el disco freno se introduzca en la pinza.

Introducir por el lado derecho el pivote de la rueda (2) previamente engrasado y empujarlo hasta que encaje en el vástago izquierdo; mientras se ejecuta esta operación conviene girar la rueda. Atornillar el tornillo (3) sobre el lado izquierdo de la horquilla SIN pararlo.
A este punto ejecutar algún bombeo, empujando hacia abajo el manillar hasta el punto en que se puede estar seguros de la perfecta alineación de los vástagos de la horquilla.
Parar: los tornillos (1) sobre el vástago derecho (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ftlb), el tornillo (3) sobre el lado izquierdo (51,45 Nm/ 5,25 Kgm/ 38 ft-lb) y los tornillos (1) sobre el vástago izquierdo (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb).

NOTA
Después del montaje de la rueda, bombee la palanca del freno hasta llevar las pastillas a contacto con el disco.

ES





REMOCIÓN RUEDA TRASERA

Destornille la tuerca (1) del perno rueda (3) y estraiga ésto. No es necessario afloiar el tensor de cadena (2); de esta manera, el valor de tensión de la cadena resultará inalterato después de volver a montarlo. Extraiga la rueda tra sera completa teniendo cuidado con los separadores colocados a los lados del cubo rueda.
Para volver a montar, cumpla las operaciones en sentido inverso introduciendo el disco en la pinza.

NOTAS
Cuando la rueda está desmontada, no tire el pedal del freno para no provocar el avance de los pistones de la pinza.
Después del desmontaje, colocar la ruesda con el disco hacia arriba.
Después del montaje de la rueda, bombee el pedal del freno hasta llevar las pastillas a contacto con el disco.

NEUMÁTICOS

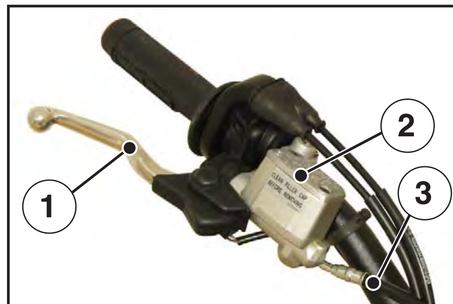
Siempre mantener los neumáticos inflados a la presión correcta, que debe corresponder a la que se indica en la tabla "Ficha Técnica" incluida al comienzo de este manual.

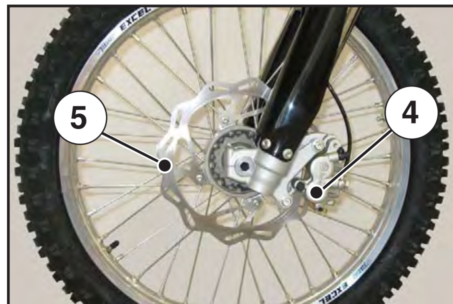


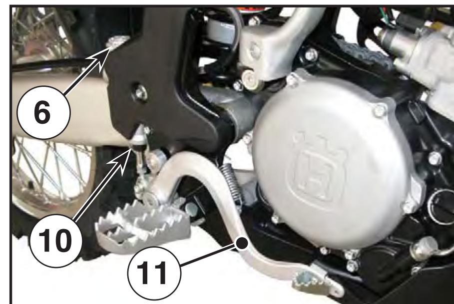
FRENOS

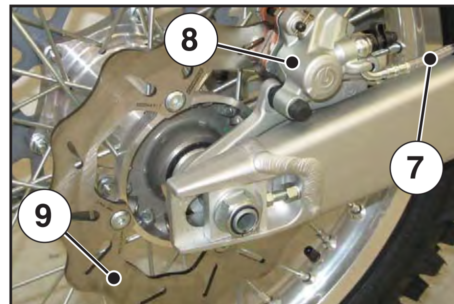
Los principale componentes de las dos instalaciones son:
la bomba del freno con su relativa palanca (delante) o pedal (detrás), la tubería, la pinza y el disco.

LEYENDA
1. Palanca de mando del freno delantero
2. Bomba del freno delantero con tanque aceite
3. Tubo freno delantero
4. Pinza delantera
5. Disco delantero
6. Tanque aceite freno trasero
7. Tubo freno trasero
8. Pinza trasera
9. Disco trasero
10. Bomba del freno trasero
11. Pedal de mando del freno trasero







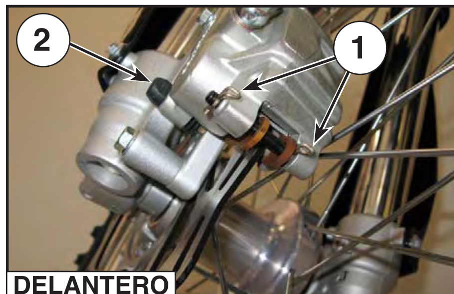


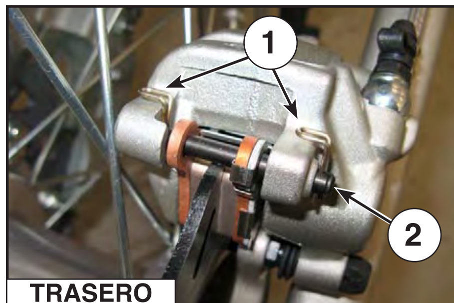
ES

DESMONTAJE PASTILLAS DEL FRENO

- Saque las tenacillas (1).
- Saque los pernos (2).
- Remueva las pastillas.

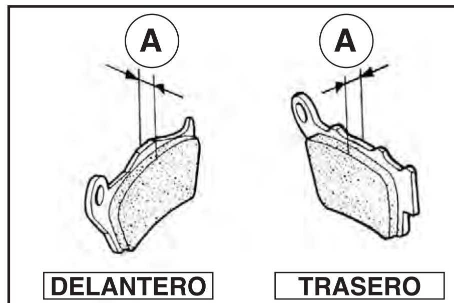
ATENCION!
No accione la palanca o el pedal del freno mientras se quitan las pastillas.





DESGASTE PASTILLAS

Controle el desgaste de las pastillas.
El límite de servicio “A” es: 3,8 mm.
Si este límite ha sido superado, substituya las pastillas en par.

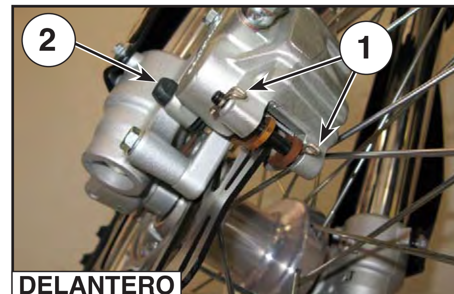


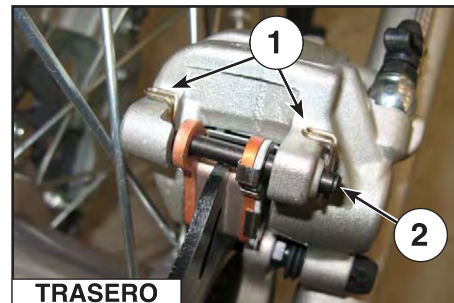
LIMPIEZA PASTILLAS

Asegúrese de que no haya restos de fluido de los frenos ni de aceite en las pastillas o en los discos. Limpie las pastillas o los discos de eventuales restos de fluido o aceite con alcohol iso-propílico o etílico. Substituya las pastillas si no ha sido posible limpiarlas de manera satisfactoria.

MONTAJE PASTILLAS

- Monte las nuevas pastillas del freno.
- Vuelva a montar los dos pernos (2) y las tenacillas (1).





ATENCION!
No conduzca la moto hasta que la palanca o el pedal del freno no sean perfectamente eficientes. Bombee la palanca o el pedal del freno hasta llevar las pastillas a contacto con los discos. El freno no funcionará a la primera tentativa de accionamiento en la palanca o en el pedal.

DESGASTE DEL DISCO DEL FRENO

Registre el espesor de cada disco en el punto de mayor desgaste. Substituya el disco si el desgaste ha ido más allá del límite previsto.

Espesor del Disco

DISCO	ESTANDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Delantero	3 mm	2,5 mm
Trasero	4 mm	3,5 mm

ES





LIMPIEZA DEL DISCO

Una escasa eficiencia de frenado puede estar causada también por la presencia de aceite en el disco. Aceite o grasa en el disco pueden eliminarse mediante un disolvente de alto índice de inflamabilidad como acetona o productos similares.





SILENCIADOR DE ESCAPE

El silenciador reduce la ruidosidad de escape pero también forma parte integrante de la instalación de escape por lo que sus condiciones influyen sobre las prestaciones de la moto. Un fuerte aumento de la ruidosidad del escape es signo de deterioro del material fonoabsorbente colocado en el tubo agujereado dentro del silenciador.



APÉNDICE

CONTROLES DESPUÉS DE LA CARRERA

Después de la carrera, limpiar el motociclo como indicado abajo y luego inspeccionar el vehículo poniendo particular atención a los puntos indicados en el tablero "MANTENIMIENTO" (Apendice A) como filtro aire, carburador, frenos, etc. Efectuar una lubricación general y eventualmente los reglajes necesarios.

- Lubricar la cadena de transmisión secundaria y todas las transmisiones flexibles.
- Al fin de evitar la formación de herrumbre, vaporizar aceite sobre todas las superficies metálicas no barnizadas. Evitar que las partes en goma o los frenos estén a contacto con el aceite.
- Poner el motociclo sobre un apoyo o un soporte de manera que ambas ruedas no toquen el suelo(en caso no se pueda proceder de esta manera, poner unas tablas debajo de las ruedas para evitar que los neumáticos estén a contacto con la humedad).
- Poner una bolsa de plástico sobre el tubo de escape para evitar que entre humedad.
- Tapar el motociclo para protegerlo de polvo y suciedad.

Antes de reactivar el motociclo, proceder de la siguiente manera:
- Asegurarse que la bujía esté apretada.
- Llenar el depósito carburante.
- Hacer girar el motor para calentar el aceite y luego descargar el mismo.
- Verter aceite fresco en el cárter.
- Controlar todos los puntos citados en la sección "Controles y Reglajes" (Apendice A).
- Lubricar todos los puntos citados en la sección "Lubricación" (Apendice A).

LIMPIEZA

RECOMENDACIÓN IMPORTANTE

Antepuesto que, antes del lavado del motociclo, es necesario proteger oportunamente del agua las siguientes partes:

a Abertura posterior de escape;
b) Palanca embrague y freno delantero, manoplas, conmutadores sobre el manillar;
c) Aspiración filtro aire;
d) Cabeza de dirección horquilla, cojinetes ruedas;
e) Palancas de la suspención trasera.

Es necesario EVITAR ABSOLUTAMENTE QUE CHORROS DE AGUA O DE AIRE A ALTA PRESIÓN entren en contacto con las PARTES ELÉCTRICAS y con las de la INSTALACIÓN DE ALIMENTACIÓN POR INYECCIÓN, especialmente la centralita electrónica y la mariposa de gases.

Tras el lavado:

- Lubricar los puntos citados en el Tablero de Manutención (Apendice A).
- Efectuar una breve calefacción del motor.
- Antes de conducir el motociclo, probar los frenos.

ATENCIÓN*: No lubricar o pasar cera sobre los discos del freno para no provocar una pérdida de eficiencia de la instalación de los frenos con consiguiente riesgo de accidentes. Limpiar el disco con solventes tipo acetona.





ES

OPERACIONES DE PRE-ENTREGA

Descripción	Operación	Pre- entrega
Aceite motor	Control nivel	❑
Nivel de aceite de la mezda	Control nivel	❑ ❉
Líquido de refrigeración	Control/Restablecimiento nivel	❑
Instalación de refrigeración	Control pérdidas	❑
Electroventilador	Control funcionamiento	❑ ❉ ❉
Bujías	Control / Sustitución	❑
Cuerpo mariposa/Carburador	Control y regulación	❑
Fluido frenos y embrague	Control nivel	❑
Frenos/Embrague	Control funcionamiento	❑
Frenos/Embrague	Control circuito	❑
Mando acelerador	Control funcionamiento	❑
Mando acelerador	Comprobación/ajuste juego	❑
Mando estarter	Control funcionamiento	❑
Transmisiones/mandos flexibles	Control / Regulación	❑
Cadena de transmisión	Control / Regulación	❑

Descripción	Operación	Pre- entrega
Neumáticos	Control presión	❑
Caballete lateral	Controllo funcionamiento	❑
Interruptor caballete lateral	Control funcionamiento	❑
Instalación eléctrica	Control funcionamiento	❑
Instrumentos	Control funcionamiento	❑
Luces / Señales visivas	Control funcionamiento	❑
Claxon	Control funcionamiento	❑
Faro delantero	Control funcionamiento	❑
Interruptor encendido	Control funcionamiento	❑
Cerraduras	Control funcionamiento	❑
Apriete tornillos y tuercas	Verificación / apriete	❑
Abrazaderas	Verificación / apriete	❑
Lubrificación general		❑
Ensayo de la motocicleta		❑

❉ : para motocicletas con motores de 2 tiempos

❉❉ : presentes solo en alguno modelos

INDICE ALFABETICO



APPENDICE A

APPENDIX A

APPENDICE A

ANHANG A

APÉNDICE A

TC 250 **MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO: A PIENA POTENZA** **RACING MOTORCYCLE, FOR RACING USE: FULL POWER RATING** **MOTO DE COMPÉTITION, À UTILISER EN COMPÉTITION : À PLEINE PUISSANCE**	**SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA)** **SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE HUSQVARNA DEALER)** **SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS DE VOTRE CONCESSIONNAIRE HUSQVARNA)**												
	CONTROLLI CHECK CONTRÔLE	CONTROLLI CHECK CONTRÔLE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	
PARTICOLARE - PART - SPÉCIAL	OGNI 2,5 h EVERY 2,5 h TOUS LES 2,5 h	OGNI 5 h EVERY 5 h TOUS LES 5 h	OGNI 10 h EVERY 10 h TOUS LES 10 h	OGNI 20 h EVERY 20 h TOUS LES 20 h	OGNI 30 h EVERY 30 h TOUS LES 30 h	OGNI 40 h EVERY 40 h TOUS LES 40 h	OGNI 50 h EVERY 50 h TOUS LES 50 h	OGNI 60 h EVERY 60 h TOUS LES 60 h	OGNI 70 h EVERY 70 h TOUS LES 70 h	OGNI 80 h EVERY 80 h TOUS LES 80 h	OGNI 90 h EVERY 90 h TOUS LES 90 h	OGNI 100 h EVERY 100 h TOUS LES 100 h	SOSTITUIRE SE NECESSARIO REPLACE AS REQUIRED REMPLACER SI NÉCESSAIRE
FILTRO ARIA - AIR FILTER - FILTRE À AIR	P,L												
PERNI FISSAGGIO TELAIETTO E MOTORE - REAR CHASSIS MNTG BOLTS, ENGINE MNTG BOLTS - GOUJONS FIX. CADRE, GOUJONS FIX. MOTEUR	C												
TENSIONE RAGGI RUOTE - WHEEL SPOKE TENSION - TENSION RAYONS ROUES	C												
SERRAGGIO VITI CORONA - SPROCKET BOLT TIGHTENING - SERRAGE VIS COURONNE	C												
SERRAGGIO BULLONERIA - TORQUE OF NUTS AND BOLTS - SERRAGE DES BOULONS	C												
FLUIDO REFRIGERANTE - COOLANT - LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT		C											X, *
PASTIGLIE FRENI - BRAKE PADS - PLAQUETTES DE FREINS		C											X
CORONA POSTERIORE - REAR CHAIN SPROCKET - COURONNE ARRIÈRE		C											X
ATTACCHI MANUBRIO E FISSAGGI - HANDLEBAR MOUNTS AND FASTENERS - RACCORDS GUIDON ET FIXATION			C										
BUSSOLA FORCELLONE POSTERIORE - REAR SWINGING ARM BUSHING - DOUILLE FOURCHE ARRIÈRE			L										
BUSSOLE E LEVERAGGIO SOSPENSIONE POSTERIORE - REAR SUSPENSION LINKAGE BUSHINGS - DOUILLES LEVIER-RAYONS SUSPENSION ARRIÈRE			L										

TC 250 MOTORRAD FÜR WETTRENNEN, FÜR WETTKAMPFEINSATZ: MIT VOLLER LEISTUNG MOTOCICLETA DE COMPETICIÓN, PARA USO COMPETITIVO: DE POTENCIA PLENA	WARTUNGSPLAN (MUSS BEI EINEM HUSQVARNA-VERTRAGSHÄNDLER AUSGEFÜHRT WERDEN) ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO (DEBE REALIZARSE EN EL CONCESIONARIO HUSQVARNA)												
	STEUERUNG CONTROLES	STEUERUNG CONTROLES	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	
BAUTEIL - PARTE	ALLE 2,5 h CADA 2,5 h	ALLE 5 h CADA 5 h	ALLE 10 h CADA 10 h	ALLE 20 h CADA 20 h	ALLE 30 h CADA 30 h	ALLE 40 h CADA 40 h	ALLE 50 h CADA 50 h	ALLE 60 h CADA 60 h	ALLE 70 h CADA 70 h	ALLE 80 h CADA 80 h	ALLE 90 h CADA 90 h	ALLE 100 h CADA 100 h	AUSWECHSELN WENN NÖTIG SUSTITUIR SI ES NECESARIO
LUFTFILTER - FILTRO AIRE	P,L												
BEF.BOLZEN HECKRAHMEN, BEF.BOLZEN MOTOR - PERNOS DE FIJACIÓN SUBCHASIS, PERNOS DE FIJACIÓN MOTOR	C												
SPANNUNG RADSPEICHEN - TENSIÓN RADIOS RUEDAS	C												
FESTZIEHEN SCHRAUBEN ZAHNKRANZ - APRIETE TORNILLOS CORONA	C												
FESTZIEHEN SCHRAUBEN UND BOLZEN - APRIETE TORNILLERÍA	C												
KÜHLFLÜSSIGKEIT - FLUIDO REFRIGERANTE		C											X, *
BREMSBELÄGE - PASTILLAS FRENOS		C											X
HINTERER ZAHNKRANZ - CORONA TRASERA		C											X
LENKERBEFESTIGUNGEN UND BEFESTIGUNGEN - EMPALMES MANILLAR Y FIJACIONES			C										
BUCHSE HINTERE SCHWINGE - CASQUILLO HORQUILLA TRASERA			L										
BUCHSEN HINTERES AUFHÄNGUNGS-HEBELWERK - CASQUILLOS JUEGO DE PALANCAS SUSPENSIÓN TRASERA			L										

TC 250
MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO: A PIENA POTENZA
RACING MOTORCYCLE, FOR RACING USE: FULL POWER RATING
MOTO DE COMPÉTITION, À UTILISER EN COMPÉTITION : À PLEINE PUISSANCE

SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA)
SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE HUSQVARNA DEALER)
SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS DE VOTRE CONCESSIONNAIRE HUSQVARNA)

	CONTROLLI CHECK CONTRÔLE	CONTROLLI CHECK CONTRÔLE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	
PARTICOLARE - PART - SPÉCIAL	OGNI 2,5 h EVERY 2,5 h TOUS LES 2,5 h	OGNI 5 h EVERY 5 h TOUS LES 5 h	OGNI 10 h EVERY 10 h TOUS LES 10 h	OGNI 20 h EVERY 20 h TOUS LES 20 h	OGNI 30 h EVERY 30 h TOUS LES 30 h	OGNI 40 h EVERY 40 h TOUS LES 40 h	OGNI 50 h EVERY 50 h TOUS LES 50 h	OGNI 60 h EVERY 60 h TOUS LES 60 h	OGNI 70 h EVERY 70 h TOUS LES 70 h	OGNI 80 h EVERY 80 h TOUS LES 80 h	OGNI 90 h EVERY 90 h TOUS LES 90 h	OGNI 100 h EVERY 100 h TOUS LES 100 h	SOSTITUIRE SE NECESSARIO REPLACE AS REQUIRED REMPLACER SI NÉCESSAIRE
GIUDACATENA / COPRICATENA - CHAIN GUIDE/CHAIN GUARD - GUIDE-CHAÎNE/ COUVRE-CHAÎNE			C										X
GABBIA A RULLINI PERNO FORCELLONE - SWINGING ARM AXLE ROLLER CAGES - CAGES À TAMBOURS AXE FOURCHE			L										
GABBIA A RULLINI SPINOTTI LEVERAGGI SOSPENSIONE POSTERIORE - ROLLER CAGES, LINKAGE PINS OF REAR SUSP. - CAGES À TAMBOURS, GOUJONS LEVIER-RAYONS SUSP. ARRIÈRE			L										
COMANDO GAS COMPLETO - COMPLETE THROTTLE CONTROL - COMMANDE GAZ COMPLÈTE			C, L										
TUBO DI SCARICO E SILENZIATORE - EXHAUST PIPE AND SILENCER - POT D'ÉCHAPPEMENT ET SILENCIEUX			C										X
TUBAZIONI CARBURANTE - FUEL PIPES - TUYAUX CARBURANT			C			S							X
CATENA TRASMISSIONE SECONDARIA - SECONDARY DRIVE CHAIN - CHAÎNE TRANSMISSION SECONDAIRE			C, L										X
PEDALE AVVIAMENTO - KICK START PEDAL - PÉDALE DE DÉMARRAGE				L									
PEDALE COMANDO CAMBIO - GEAR SHIFT PEDAL - PÉDALE COMMANDE BOÎTE DE VITESSES				C									
RADIATORI - RADIATORS - RADIATEURS				C									

TC 250

MOTORRAD FÜR WETTRENNEN, FÜR WETTKAMPFEINSATZ: MIT VOLLER LEISTUNG
MOTOCICLETA DE COMPETICIÓN, PARA USO COMPETITIVO: DE POTENCIA PLENA

WARTUNGSPLAN (MUSS BEI EINEM HUSQVARNA-VERTRAGSHÄNDLER AUSGEFÜHRT WERDEN)
ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO (DEBE REALIZARSE EN EL CONCESIONARIO HUSQVARNA)

	STEUERUNG CONTROLES	STEUERUNG CONTROLES	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	
BAUTEIL - PARTE	ALLE 2,5 h CADA 2,5 h	ALLE 5 h CADA 5 h	ALLE 10 h CADA 10 h	ALLE 20 h CADA 20 h	ALLE 30 h CADA 30 h	ALLE 40 h CADA 40 h	ALLE 50 h CADA 50 h	ALLE 60 h CADA 60 h	ALLE 70 h CADA 70 h	ALLE 80 h CADA 80 h	ALLE 90 h CADA 90 h	ALLE 100 h CADA 100 h	AUSWECHSELN WENN NÖTIG SUSTITUIR SI ES NECESARIO
KETTENFÜHRUNG/ KETTENABDECKUNG - GUIACADENA/CUBRECADENA			C										X
ROLLENKÄFIGE SCHWINGENBOLZEN - JAULAS DE RODILLOS PERNO HORQUILLA			L										
ROLLENKÄFIGE STIFTE HINTERES AUFHÄNGUNGS-HEBELWERK - JAULAS DE RODILLOS, ESPÁRRAGOS JUEGOS DE PALANCAS SUSP. TRASERA			L										
GASGRIFF KOMPLETT - MANDO ACELERADOR COMPLETO			C, L										
AUSPUFFROHR UND SCHALLDÄMPFER - TUBO DE ESCAPE Y SILENCIADOR			C										X
KRAFTSTOFFLEITUNGEN - TUBERÍAS CARBURANTE			C			S							X
SEKUNDÄRANTRIEBSKETTE - CADENA TRANSMISIÓN SECUNDARIA			C, L										X
KICKSTARTERPEDAL - PEDAL ARRANQUE				L									
SCHALTPEDAL - PEDAL MANDO CAMBIO				C									
KÜHLER - RADIADORES				C									

A

TC 250 MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO: A PIENA POTENZA RACING MOTORCYCLE, FOR RACING USE: FULL POWER RATING MOTO DE COMPÉTITION, À UTILISER EN COMPÉTITION : À PLEINE PUISSANCE	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA) SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE HUSQVARNA DEALER) SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS DE VOTRE CONCESSIONNAIRE HUSQVARNA)												
	CONTROLLI CHECK CONTRÔLE	CONTROLLI CHECK CONTRÔLE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	
PARTICOLARE - PART - SPÉCIAL	OGNI 2,5 h EVERY 2,5 h TOUS LES 2,5 h	OGNI 5 h EVERY 5 h TOUS LES 5 h	OGNI 10 h EVERY 10 h TOUS LES 10 h	OGNI 20 h EVERY 20 h TOUS LES 20 h	OGNI 30 h EVERY 30 h TOUS LES 30 h	OGNI 40 h EVERY 40 h TOUS LES 40 h	OGNI 50 h EVERY 50 h TOUS LES 50 h	OGNI 60 h EVERY 60 h TOUS LES 60 h	OGNI 70 h EVERY 70 h TOUS LES 70 h	OGNI 80 h EVERY 80 h TOUS LES 80 h	OGNI 90 h EVERY 90 h TOUS LES 90 h	OGNI 100 h EVERY 100 h TOUS LES 100 h	SOSTITUIRE SE NECESSARIO REPLACE AS REQUIRED REMPLACER SI NÉCESSAIRE
TUBAZIONI ACQUA E FASCETTE - WATER HOSES AND CLAMPS - TUYAUX EAU ET COLLIERS				C									
TUBAZIONI RADIATORI / POMPA ACQUA - RADIATORS TO WATER PUMP HOSE - DURITS RADIATEURS/POMPE À EAU				C									
PEDANE POGGIAPIEDI , PERNI, MOLLE - FOOTPEGS, PINS, SPRINGS - PLAQUE REPOSE-PIEDS, GOUJONS, RESSORTS				C									X
TESTA DI STERZO, BASE DI STERZO CON PERNO - STEERING HEAD, BOTTOM YOKE WITH STEM - TUBE DE DIRECTION, TÉ DE DIRECTION AVEC AXE				L									
PATTINO CATENA POSTERIORE - REAR CHAIN SLIDER - PATIN CHAÎNE ARRIÈRE				C									X
DISCO FRENO ANTERIORE - FRONT BRAKE DISC - DISQUE FREIN AVANT				C		S							X
DISCO FRENO POSTERIORE - REAR BRAKE DISC - DISQUE FREIN ARRIÈRE				C		S							X
RULLI CATENA E CUSCINETTI - CHAIN GUIDE ROLLER, BEARINGS - CYLINDRE GUIDE-CHAÎNE, ROULEMENTS						C							
COMANDO FRIZIONE COMPLETO - COMPLETE CLUTCH CONTROL - COMMANDE EMBRAYAGE COMPLÈTE						R (#)							
CAVI COMANDO GAS - THROTTLE CABLES - CÂBLES GAZ						C							X
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE - FRONT BRAKING SYSTEM FLUID - FLUIDE CIRCUIT DE FREINAGE AVANT						S							

TC 250

MOTORRAD FÜR WETTRENNEN, FÜR WETTKAMPFEINSATZ: MIT VOLLER LEISTUNG
MOTOCICLETA DE COMPETICIÓN, PARA USO COMPETITIVO: DE POTENCIA PLENA

WARTUNGSPLAN (MUSS BEI EINEM HUSQVARNA-VERTRAGSHÄNDLER AUSGEFÜHRT WERDEN)
ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO (DEBE REALIZARSE EN EL CONCESIONARIO HUSQVARNA)

	STEUERUNG CONTROLES	STEUERUNG CONTROLES	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	
BAUTEIL - PARTE	ALLE 2,5 h CADA 2,5 h	ALLE 5 h CADA 5 h	ALLE 10 h CADA 10 h	ALLE 20 h CADA 20 h	ALLE 30 h CADA 30 h	ALLE 40 h CADA 40 h	ALLE 50 h CADA 50 h	ALLE 60 h CADA 60 h	ALLE 70 h CADA 70 h	ALLE 80 h CADA 80 h	ALLE 90 h CADA 90 h	ALLE 100 h CADA 100 h	AUSWECHSELN WENN NÖTIG SUSTITUIR SI ES NECESARIO
WASSERLEITUNGEN UND SCHELLEN - TUBERÍAS AGUA Y ANILLAS				C									
LEITUNG KÜHLER/ WASSERPUMPE - TUBERÍA RADIADORES/BOMBA AGUA				C									
FUSSRASTEN, BOLZEN, FEDERN - ESTRIBO REPOSAPIÉS, PERNOS, MUELLES				C									X
LENKKOPF, LENKLAGER MIT BOLZEN - CABEZAL DE DIRECCIÓN, BASE DE DIRECCIÓN CON PERNO				L									
KETTENSPANNERAUFLAGE HINTERE KETTE - PATÍN CADENA TRASERA				C									X
BREMSSCHEIBE VORDERRADBREMSE - DISCO FRENO DELANTERO				C		S							X
BREMSSCHEIBE HINTERRADBREMSE - DISCO FRENO TRASERO				C		S							X
KETTEN-FÜHRUNGSROLLE, LAGER - RODILLO GUÍA CADENA, COJINETES						C							
KUPPLUNGSHEBEL KOMPLETT - MANDO EMBRAGUE COMPLETO						R (#)							
GASZÜGE - CABLES ACELERADOR						C							X
BREMSFLÜSSIGKEIT VORDERRAD-BREMSANLAGE - FLUIDO INSTALACIÓN DE FRENADO DELANTERA						S							

TC 250 **MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO: A PIENA POTENZA** **RACING MOTORCYCLE, FOR RACING USE: FULL POWER RATING** **MOTO DE COMPÉTITION, À UTILISER EN COMPÉTITION : À PLEINE PUISSANCE**	**SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA)** **SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE HUSQVARNA DEALER)** **SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS DE VOTRE CONCESSIONNAIRE HUSQVARNA)**												
	CONTROLLI CHECK CONTRÔLE	CONTROLLI CHECK CONTRÔLE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	
PARTICOLARE - PART - SPÉCIAL	OGNI 2,5 h EVERY 2,5 h TOUS LES 2,5 h	OGNI 5 h EVERY 5 h TOUS LES 5 h	OGNI 10 h EVERY 10 h TOUS LES 10 h	OGNI 20 h EVERY 20 h TOUS LES 20 h	OGNI 30 h EVERY 30 h TOUS LES 30 h	OGNI 40 h EVERY 40 h TOUS LES 40 h	OGNI 50 h EVERY 50 h TOUS LES 50 h	OGNI 60 h EVERY 60 h TOUS LES 60 h	OGNI 70 h EVERY 70 h TOUS LES 70 h	OGNI 80 h EVERY 80 h TOUS LES 80 h	OGNI 90 h EVERY 90 h TOUS LES 90 h	OGNI 100 h EVERY 100 h TOUS LES 100 h	SOSTITUIRE SE NECESSARIO REPLACE AS REQUIRED REMPLACER SI NÉCESSAIRE
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE - REAR BRAKING SYSTEM FLUID - FLUIDE CIRCUIT DE FREINAGE ARRIÈRE						S							
TUBAZIONI POMPE / PINZE IMPIANTI FRENANTI - MASTER CYLINDER TO BRAKE CALLIPER HOSES - TUYAUX POMPE/ÉTRIER SYSTÈMES DE FREINAGE						C							X
CUSCINETTI MOZZI RUOTE - WHEEL HUB BEARINGS - ROULEMENTS MOYEUX ROUES						C							
OLIO MOTORE E FILTRO - ENGINE OIL AND FILTER - HUILE MOTEUR ET FILTRE			S										
CANDELA - PLUG - BOUGIE				S									
VALVOLE - VALVES - SOUPAPES						C (•)						S	
MOLLE VALVOLA, BILANCIERI E PIATTELLI - VALVE SPRINGS, ROCKER ARMS AND PLATES - RESSORTS DE SOUPAPE, LINGUETS ET LES PASTILLES						C							
CATENA DISTRIBUZIONE E PATTINI CATENA - TIMING CHAIN / TIMING CHAIN SLIDER - CHAÎNE DE DISTRIBUTION / PATIN CHAÎNE DE DISTRIBUTION						C							
INGRANAGGI CATENA DISTRIBUZIONE - TIMING CHAIN GEARS - PIGNONS DE CHAÎNE DE DISTRIBUTION						C							
TENDICATENA - TIMING CHAIN TENSIONER - TENDEUR CHAÎNE DE DISTRIBUTION						C							
POMPA OLIO - OIL PUMP - POMPE À HUILE						C							X

TC 250

MOTORRAD FÜR WETTRENNEN, FÜR WETTKAMPFEINSATZ: MIT VOLLER LEISTUNG
MOTOCICLETA DE COMPETICIÓN, PARA USO COMPETITIVO: DE POTENCIA PLENA

WARTUNGSPLAN (MUSS BEI EINEM HUSQVARNA-VERTRAGSHÄNDLER AUSGEFÜHRT WERDEN)
ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO (DEBE REALIZARSE EN EL CONCESIONARIO HUSQVARNA)

	STEUERUNG CONTROLES	STEUERUNG CONTROLES	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	
BAUTEIL - PARTE	ALLE 2,5 h CADA 2,5 h	ALLE 5 h CADA 5 h	ALLE 10 h CADA 10 h	ALLE 20 h CADA 20 h	ALLE 30 h CADA 30 h	ALLE 40 h CADA 40 h	ALLE 50 h CADA 50 h	ALLE 60 h CADA 60 h	ALLE 70 h CADA 70 h	ALLE 80 h CADA 80 h	ALLE 90 h CADA 90 h	ALLE 100 h CADA 100 h	AUSWECHSELN WENN NÖTIG SUSTITUIR SI ES NECESARIO
BREMSFLÜSSIGKEIT HINTERRAD-BREMSANLAGE - FLUIDO INSTALACIÓN DE FRENADO TRASERA						S							
LEITUNGEN HAUPTBREMSZYLINDER/ BREMSSATTEL BREMSANLAGEN - TUBERÍAS BOMBA/PINZA INSTALACIONES DE FRENADO						C							X
RADNABENLAGER - COJINETES CUBOS RUEDAS						C							
MOTORÖL UND LUFTFILTER - ACEITE MOTOR Y FILTRO			S										
ZÜNDKERZE - BUJÍA				S									
VENTILE - VÁLVULAS						C (•)						S	
VENTILFEDERN, KIPPHEBEL UND EINSTELLPLAETTCHEN - MUELLES DE VÁLVULA, BALANCINES Y PLETINAS						C							
VENTILSTEUERKETTE UND KETTENSPANNERAUFLAGE VENTILSTEUERKETTE - CADENA DE DISTRIBUCIÓN Y PATÍN CADENA DE DISTRIBUCIÓN						C							
VORGELEGE - ENGRANAJE DE MANDO DISTRIBUCIÓN						C							
KETTENSPANNER VENTILSTEUERKETTE - TENSOR CADENA DISTRIBUCIÓN						C							
ÖLPUMPE - BOMBA ACEITE						C							X

TC 250 MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO: A PIENA POTENZA RACING MOTORCYCLE, FOR RACING USE: FULL POWER RATING MOTO DE COMPÉTITION, À UTILISER EN COMPÉTITION : À PLEINE PUISSANCE	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA) SCHEDULED MAINTENANCE CHART (TO BE CARRIED OUT AT THE HUSQVARNA DEALER) SCHÉMA D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE (À EFFECTUER AUPRÈS DE VOTRE CONCESSIONNAIRE HUSQVARNA)												
	CONTROLLI CHECK CONTRÔLE	CONTROLLI CHECK CONTRÔLE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	TAGLIANDO SERVICE COUPON CONTRÔLE TECHNIQUE	
PARTICOLARE - PART - SPÉCIAL	OGNI 2,5 h EVERY 2,5 h TOUS LES 2,5 h	OGNI 5 h EVERY 5 h TOUS LES 5 h	OGNI 10 h EVERY 10 h TOUS LES 10 h	OGNI 20 h EVERY 20 h TOUS LES 20 h	OGNI 30 h EVERY 30 h TOUS LES 30 h	OGNI 40 h EVERY 40 h TOUS LES 40 h	OGNI 50 h EVERY 50 h TOUS LES 50 h	OGNI 60 h EVERY 60 h TOUS LES 60 h	OGNI 70 h EVERY 70 h TOUS LES 70 h	OGNI 80 h EVERY 80 h TOUS LES 80 h	OGNI 90 h EVERY 90 h TOUS LES 90 h	OGNI 100 h EVERY 100 h TOUS LES 100 h	SOSTITUIRE SE NECESSARIO REPLACE AS REQUIRED REMPLACER SI NÉCESSAIRE
PARAOLIO ALBERO MOTORE - CRANKSHAFT OIL SEALS - LES JOINTS SPY DE VILEBREQUIN						S							
PISTONE - PISTON - PISTON				S									
CILINDRO - CYLINDER - CYLINDRE						S							
MOZZO FRIZIONE - CLUTCH HUB - NOIX D'EMBRAYAGE						C							X
CUSCINETTI BASAMENTO - CRANKCASE BEARINGS - ROULEMENTS BLOC MOTEUR								S					
ALBERO MOTORE COMPLETO - CRANKSHAFT - VILEBREQUIN								S					
COPPIA INGRANAGGI PRIMARIA - PRIMARY DRIVE GEAR PAIR - COUPLE ENGRENAGES TRANSM. PRIMAIRE										C			X

TC 250
MOTORRAD FÜR WETTRENNEN, FÜR WETTKAMPFEINSATZ: MIT VOLLER LEISTUNG
MOTOCICLETA DE COMPETICIÓN, PARA USO COMPETITIVO: DE POTENCIA PLENA

WARTUNGSPLAN (MUSS BEI EINEM HUSQVARNA-VERTRAGSHÄNDLER AUSGEFÜHRT WERDEN)
ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO (DEBE REALIZARSE EN EL CONCESIONARIO HUSQVARNA)

	STEUERUNG CONTROLES	STEUERUNG CONTROLES	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	WARTUNGS COUPON CUPÓN	
BAUTEIL - PARTE	ALLE 2,5 h CADA 2,5 h	ALLE 5 h CADA 5 h	ALLE 10 h CADA 10 h	ALLE 20 h CADA 20 h	ALLE 30 h CADA 30 h	ALLE 40 h CADA 40 h	ALLE 50 h CADA 50 h	ALLE 60 h CADA 60 h	ALLE 70 h CADA 70 h	ALLE 80 h CADA 80 h	ALLE 90 h CADA 90 h	ALLE 100 h CADA 100 h	AUSWECHSELN WENN NÖTIG SUSTITUIR SI ES NECESARIO
KURBELWELLENDICHTUNG - RETENES DEL CIGÜEÑAL						S							
KOLBEN - PISTÓN				S									
ZYLINDER - CILINDRO						S							
KUPPLUNGSNABE - CUBO EMBRAGUE						C							X
KURBELGEHÄUSELAGER - COJINETES BASE								S					
KURBELWELLE -CIGÜEÑAL								S					
ZAHNRADPAAR HAUPTANTRIEB - PAR ENGRANAJES TRANSM. PRIMARIA										C			X

LEGENDA / LEGEND / LÉGENDE

h: ORE / HOURS / HEURES
P: PULIZIA / CLEAN / NETTOYAGE
L: INGRASSAGGIO/LUBRIFICAZIONE / GREASE/LUBRICATE / GRAISSAGE/LUBRIFICATION
C: CONTROLLO / CHECK / CONTRÔLE
R: REVISIONE / OVERHAUL / CONTRÔLE TECHNIQUE
(#) VEDERE IL MANUALE DI OFFICINA / SEE WORKSHOP MANUAL / VOIR LE MANUEL D'ATELIER
S: SOSTITUZIONE / REPLACE / REMPLACEMENT
C (•): CONTROLLO GIOCO / CHECK CLEARANCE / CONTRÔLE JEU

*: SOSTITUIRE E / O AGGIUNGERE SE NECESSARIO - CHANGE AND/OR ADD IF NECESSARY - CHANGER ET / OU AJOUTER SI NÉCESSAIRE

NOTE / NOTES / REMARQUES:

- SOSTITUIRE LE GUARNIZIONI IN OCCASIONE DI OGNI SMONTAGGIO / REPLACE GASKETS AND SEALS AFTER EACH REMOVAL / REMPLACER LES JOINTS À CHAQUE DÉPOSE
- SOSTITUIRE LA VITERIA IN CASO DI DETERIORAMENTO / REPLACE SCREWS AND BOLTS IF DAMAGED / REMPLACER LA VISSERIE SI ENDOMMAGÉE
- DOPO PERCORRENZE SU FANGO O SABBIA EFFETTUARE UNA VERIFICA GENERALE / PERFORM A GENERAL INSPECTION AFTER RIDING ON MUDDY OR SANDY TERRAIN / APRÈS CHAQUE PARCOURS SUR TERRAIN BOUEUX OU SUR SABLE, FAIRE UN CONTRÔLE GÉNÉRAL

ZEICHENERKLÄRUNG /LEYENDA

h: STUNDEN / HORAS
P: REINIGUNG / LIMPIEZA
L: FETTEN/ SCHMIEREN / ENGRASADO/LUBRICACIÓN
C: KONTROLLE / CONTROL
R: REVISION / REVISIÓN
(#) SIEHE WERKSTATTHANDBUCH / VÉASE EL MANUAL DE TALLER
S: AUSWECHSELN / SUSTITUCIÓN
C (•): KONTROLLE SPIEL / CONTROL JUEGO

*: WECHSELN UND/ODER AUFFUELLEN WENN NOTWENDIG - REEMPLAZAR O AÑADIR SI ES NECESARIO

ANMERKUNGEN / NOTAS:

- DIE DICHTUNGEN BEI JEDEM AUSBAU AUSWECHSELN / SUSTITUIR LAS JUNTAS CON OCASIÓN DE CADA DESMONTAJE
- DIE SCHRAUBEN BEI SCHÄDEN ERSETZEN / SUSTITUIR LA TORNILLERÍA EN CASO DE DETERIORO
- NACH FAHRTEN IM SCHLAMM ODER SAND EINE ALLGEMEINE KONTROLLE VORNEHMEN / DESPUÉS DE RECORRIDOS SOBRE FANGO O ARENA, EFECTUAR UN CONTROL GENERAL



